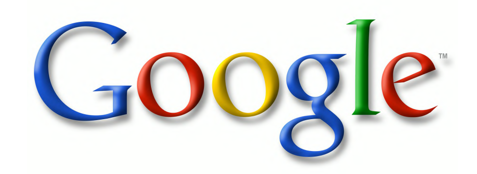



Supremo Gobierno







FERROCARRIL DE COCHABAMBA AL CHIMORÉ.

PROPUESTA

PRESENTADA AL

SUPREMO GOBIERNO

POR EL CIUDADANO

SIMON I. PATIÑO

Artículos de comentario y propaganda del diario

"EL FERROCARRIL"

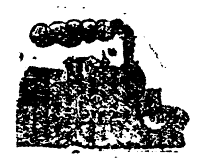
Juicios sobre la conveniencia de comunicar Bolivia con el Atlántico.

«Las ventajas COMERCIALES y políticas de España, imponen dejar el Pacífico y atender al gobierno de Sud América por la vía del Atlántico; mediante el Amazonas y Plata».

T. Haenke.

«Aprovechar de los «CAMINOS QUE ANDAN» es acortar distancias y abaratar productos»·

Pinkas.



COCHABAMBA.

"EL UNIVERSO" - Sección de obras de "El Ferrocarril".

1911.



PROPUESTA

Para construir un ferrocarril de Cochabamba al Chimoré

Señor Ministro de Fomento.

Hace la propuesta que indica y pide que, tramitada, se someta á la consideración del H. Congreso Nacional.

Simón I. Patiño, hábil por derecho, ante los respetos de Ud. expongo:—El ferrocarril Madera-Mamoré que se construye por una compañía norteamericana, con capitales suministrados en su mayor parte por el Gobierno del Brasil, está destinado á salvar las numerosas *cachuelas* ó rompientes que obstruyen la navegación de los citados ríos. Habiendo comenzado la obra en Porto Velho, sobre la margen derecha del Madera, debe terminar en Guayaramerín á la altura de la cachuela de este nombre, en igual margen del río Mamoré.

En tales condiciones el ferrocarril Madera-Mamoré ha de proveer ampliamente las necesidades comerciales é industriales de los

territorios del Noroeste y de los departamentos del Beni y de Santa Cruz; empero, el tráfico comercial de los centros activos de Cochabamba y Sucre con aquellas regiones, así como la acción política y administrativa del Supremo Gobierno en las mismas, no ha de reportar ventajas, sino peligros que no se ocultan á los poderes públicos.

La construcción del ferrocarril Cochabamba-Chimoré que me permito someter, de inmediato, á la consideración del Supremo Gobierno, tiende, pues, á complementar las ventajas que el ferrocarril Madera-Mamoré traerá para una parte importante del territorio patrio, extendiéndolas al resto de la república, mediante las conexiones de nuestros ríos navegables del Oriente y Noroeste con el sistema de las líneas férreas en actual construcción.

Ideal y esperanza acariciada por nuestros estadistas, desde los comienzos de la república, ha sido el engrandecimiento de aquellos vastos y opulentos territorios, mediante la libre y segura comunicación de sus centros fluviales con el Amazonas. En tal concepto la construcción del ferrocarril Madera-Mamoré, próximo á terminarse, responde con creces á esa aspiración nacional.

Mas la construcción del ferrocarril que constituye el objeto de la presente propuesta, llenará una necesidad continental, pues que construída la línea Cochabamba-Chimo-

ré, quedará establecida una vía interoceánica, que partiendo de un puerto en el Pacífico (Arica, Mollendo ó Antofagasta) termine en las aguas del Amazonas y siguiendo su curso en el Atlántico.

Otra ventaja incalculable para el comercio de los departamentos centrales de la república, es la competencia que la línea Chimoré traerá á las demás líneas del altiplano. Basta considerar que el comercio de importación y exportación para Cochabamba, no necesitará recorrer sino 200 kilómetros más ó menos, para encontrar desde el Chimoré hasta Guayaramerín, las facilidades del flete fluvial; vencidas las *cachuelas* por el ferrocarril Madera-Mamoré (280 kilómetros) comienza nuevamente el trasporte por agua desde Porto Velho hasta Europa.

Las líneas férreas hasta del altiplano se verían obligadas en tal caso, á reducir sus tarifas para atraer el tráfico interior hacia los puertos del Pacífico, ó á dejar que ese tráfico siga su corriente natural hacia el Amazonas y el Atlántico.

En resumen en las dos secciones Cochabamba-Chimoré y Guayaramerín—Porto Velho, tendrá que recorrer apenas 500 kilómetros más ó menos de vía férrea, contra 1,120 que median hasta Antofagasta y 950

hasta Arica. A la rebaja de fletes consiguiente al menor recorrido en vía férrea, se agrega también una disminución de tiempo, pues puede calcularse en 40 ó 45 días, los que se empleará en el trasporte da carga desde un puerto de Europa hasta Cochabamba.

Si, como es probable y de desear, llega á perfeccionarse la concesión del ferrocarril de Guayaramerín á Ribera Alta, el comercio de exportación de los departamentos de Santa Cruz y Cochabamba, podrá competir con las importaciones extranjeras, colocando sus variados productos en las poblaciones y establecimientos industriales esparcidos en las riberas de los ríos Mamoré, Beni, Madre de Dios, Orton y sus afluentes.

Creo conveniente hacer notar al señor Ministro, que entra en mis deseos el propósito de apresurar la más pronta construcción del ferrocarril proyectado:—con tal objeto se estudiarían preferentemente las facilidades y ventajas que pudiera otorgarme el ferrocarril Madera-Mamoré para trasportar por sus líneas férreas y fluviales, todo el material destinado á la obra. Aseguradas esas facilidades la construcción comenzaría del puerto que se fundase en el Chimoré, á fin de que el avance y conclusión de la línea hasta la ciudad de Cochabamba—sean inde-

pendientes del avance y terminación del ferrocarril de Oruro á aquella ciudad.

Hechas estas ligeras consideraciones, paso á concretar los puntos de la propuesta:

PROPUESTA

I

El Congreso Nacional concede al señor Simón I. Patiño, el derecho de construir, conservar y explotar un ferrocarril eléctrico ó á vapor, que partiendo de la ciudad de Cochabamba termine en un puerto estable y definitivo que llegue á fundarse en la margen más apropiada del río Chimoré.

II

En caso de optarse por la tracción eléctrica, podrá ser ella del sistema de tracción continua, de acumuladores ó de auto generadores, según las circunstancias. El ancho de la trocha será de setenta y cinco centímetros, por las condiciones peculiares de la línea, quedando autorizado el concesionario, á hacerla de un metro, si por los estudios resultase conveniente esta trocha.

III

Las condiciones relativas al peso de los rieles, calidad y capacidad del material rodante y del que se empleará en las construcciones, se fijará á tiempo de aprobarse los planos definitivos.

IV

Los estudios del trazo y dirección de la línea, se harán en el plazo de diez y ocho meses desde la fecha en que se firme la escritura de concesión, y serán presentados al supremo gobierno para su aprobación respectiva. Los trabajos comenzarán dentro de los seis meses siguientes á la fecha en que se haya entregado al servicio público el ferrocarril de Oruro á Cochabamba, quedando facultado el concesionario para iniciarlos aun antes y debiendo quedar terminados á los treinta meses de su iniciación.

V

El concesionario se reserva el derecho de comenzar los trabajos partiendo del Chimoré, ó á proseguirlos simultáneamente con los que se inicien simultáneamente de la ciudad de Cochabamba.

VI

El concesionario podrá extender la lí-

nea aprovechando el camino carretero que se construye actualmente, sin perjudicar el tráfico, y dando la seguridad y solidez conveniente á toda la extensión aprovechada en dicha vía.

VII

El concesionario tendrá el derecho preferente á la construcción de ramales, desvíos, puentes, canales, caminos carreteros y de herradura que sirvan para conexionar la línea principal, con otros ríos, centros poblados ó establecimientos industriales.

VIII

El estado reconoce por el espacio de 25 años el privilegio de zona de cincuenta kilómetros á cada lado de la línea, con prohibición de establecerse otras.

IX

La importación de todo el material y provisiones destinadas á la construcción, conservación y abastecimiento de la línea, será, mientras la duración del privilegio, libre de todo derecho aduanero, fiscal ó municipal.

X

Al cabo de 99 años, la línea con todas

sus existencias y construcciones, pasará á título gratuito al dominio del estado; pero si antes de dicho plazo se juzgare necesaria la expropiación, podrá verificarla el estado con un 20 por ciento más sobre el valor de lo invertido, en calidad de indemnización. La expropiación en tales condiciones, no podrá efectuarse por ningún motivo, antes de los primeros veinte años.

XI

El proponente renuncia á la garantía de intereses, en cambio de la cesión gratuita de parte del estado, de *doscientas leguas cuadradas* de tierras baldías, que se ubicarán en la forma siguiente; Cien leguas cuadradas, tomando dos leguas á cada lado de la línea del ferrocarril en la extensión de 25 leguas á partir del puerto que se establezca sobre el río Chimoré; y otras cien leguas cuadradas, en el lugar ó lugares que designe el empresario, de las tierras baldías de los territorios comprendidos entre los ríos Chapare, Chimoré, Mamoré, Isiboro y sus afluentes.

XII

Debiendo servirse el estado preferentemente de esta línea, para proveer á la administración y á la seguridad de los territorios fronterizos con el Brasil y el Perú, y

debiendo resultar, por tanto, ya innecesaria la conservación de la vía carretera, el estado se obliga á votar una subvención anual de £ 10,000 (diez mil libras esterlinas) que se destinarán exclusivamente á la conservación de la línea férrea. Dicha subvención será administrada por una junta especial de la cual sera miembro nato, el empresario ó su representante.

XIII

En caso de que no pudieran ubicarse totalmente las doscientas leguas cuadradas de tierras en las del dominio del estado, el supremo gobierno procederá á la expropiación, por su cuenta, de las adjudicaciones que hubiese hecho, para entregar al concesionario la extensión indicada; ó en su defecto, la subvención anual á que se refiere la cláusula anterior, aumentará en la proporción de £ 2,000 (dos mil libras) por cada mil kilómetros cuadrados, que se deje de adjudicar. El pago de la subvención en la forma indicada, será obligatorio mientras dure el plazo fijado para el privilegio de zona.

XIV

Para los efectos de garantía de ejecución, se fija el costo aproximado de la línea y su equipo en £ 600.000 (seiscientas mil

libras esterlinas) corresponpiendo conforme al artículo 3° de la Ley de Ferrocarriles, depositar al concesionario, la suma de *£ 3,000*, al firmarse la escritura respectiva.

XV

Las tarifas para el pago de pasaje y trasporte de carga, se someterán anualmente á la aprobación del supremo gobierno, fijándose desde luego para la equivalencia monetaria, el tipo oficial de 19.2 d., por peso boliviano.

XVI

Previo asentimiento del gobierno, el proponente podrá trasferir los derechos que adquiera por la presente concesión á otras personas ó empresa, y en ningún caso á gobierno extranjero.

XVII

Las reclamaciones ó contestaciones que se suscitaren con motivo de las cláusulas anteriores, serán sometidas al fallo inapelable de jueces árbitros.

XVIII

En todos los puntos no previstos por esta propuesta, el proponente se someterá á

las prescripciones de la Ley General de Ferrocarriles, de 3 de octubre último.

Con tales condiciones, formulo mi propuesta para construir el FERROCARRIL COCHABAMBA-CHIMORÉ, y á Ud. pido, señor ministro, se sirva tramitarla, conforme á ley.

Oruro, junio 22 de 1911.

(Firmado)—

Simón I. Patiño.

Ampliación

Señor Mimistro de Gobierno y Fomento.

Amplía la propuesta que indica.

Simón I. Patiño, en la propuesta que tengo presentada para construir un ferrocarril de Cochabamba al Chimoré, ante los respetos de U. digo: que tengo necesidad de modificar y ampliar dicha propuesta en la forma siguiente:

I

El artículo 1º de mi propuesta quedará redactado así: Concédase al señor Simón I. Patiño, el derecho de construir, conservar y explotar un ferrocarril eléctrico á vapor ú otro sistema, que partiendo de la ciudad de Cochabamba termine en un puerto que señalará el proponente y lo fundará de acuerdo con el Supremo Gobierno sobre el río Chimoré.

II

Se concede al concesionario ó á quienes sus derechos representen, la facultad de fundar en las márgenes del río Chimoré, un puerto con una profundidad suficiente

para las embarcaciones y en el punto que determinen los estudios respectivos. La concesión del puerto estará sujeta á las siguientrs condiciones.

a) El puerto será dotado de los respectivos muelles, depósitos, diques y todo lo necesario para que pueda servir á las exigencias del tráfico en aquellos lugares.

b) El concesionario explotará el puerto con todas sus dependencias y con sujeción á las leyes del país, cobrando los derechos del *tráfico* conforme á tarifas especiales que se acordará con el Gobierno, siendo su duración la del tiempo de la concesión del ferrocarril de Cochabamba al Chimoré y pasará al dominio del Gobierno, junto con dicho ferrocarril gratuitamente.

c) El puerto tendrá el privilegio de zona de cincuenta kilómetros á partir del lugar en que se funde, tanto en la parte superior como inferior del río.

d) El empresario tendrá derecho de construir muelles en toda la extensión de los ríos Chimoré, Chaparo, Mamoré, Isiboro, Sécure, Iténez, Guapay y en todos los afluentes de estos ríos.

III

Las tarifas de trasporte de carga y pasajeros se fijarán *bienalmente* por la empresa, previa aprobación del Supremo Gobier-

no, sobre la base de un máximum de *cinco centavos* y un *mínimum de un centavo por cada cien kilógramos* por kilómetro para la carga, de un máximum de *ocho* centavos y un mínimum de *cuatro* centavos por kilómetro para los pasajeros de primera clase y un máximum de *seis* centavos y un mínimum de *tres* centavos por kilómetro, para los pasajeros de segunda clase.

Estas tarifas empezarán á regir cuando el ferrocarril se entregue al servicio público, en todo ó en parte de su extensión. El concesionario tiene derecho de hacer *rebajas del mínimum de la tarifa y aun hacer concesiones especiales en favor de las industrias del país*, con aprobación del Gobierno.

Los artículos ó cosas que por razón del valor ó peso liviano no pudieran trasportarse por las tarifas ordinarias, estarán sujetos á tarifas especiales que serán acordadas entre la Empresa y el Gobierno.

IV

Para las expropiaciones que tuviese que hacer el concesionario, se avaluarán los terrenos, propiedades y demás cosas expropiables, en el valor que *tienen actualmente*, sin considerar el aumento de valor que adquieran con la construcción de la línea proyectada.

V

Las contestaciones ó diferencias que se suscitasen entre el Supremo Gobierno y el concesionario ó quienes sus derechos representen, se resolverán mediante arbitraje, debiendo ser el fallo inapelable.

Con tales condiciones amplío mi propuesta para construir el FERROCARRIL COCHABAMBA—CHIMORÉ, y á U. pido, señor Ministro, se sirva tramitarla conforme á ley.

Oruro, agosto 8 de 1911.

Simón I. Patiño

ANTECEDENTES

Al reunir en el presente folleto los artículos publicados en el diario «El Ferrocarril», no pretendemos mostrar que la iniciativa de buscar vinculación de los distritos andinos de la patria, con las regiones orientales, es propia de la redacción del diario; comprueba que no es eso el propósito la segunda parte del pamfleto, en la que se encuentran trabajos ajenos, escritos años atrás.

La falta de tiempo y de espacio, hace que estas líneas sean breves, porque á contar con uno y otro, habríamos podido resumir opiniones y dado á conocer documentos que datan de 1750, en los que se aprecia la ventaja de procurar salida de los Moxos por los ríos que surcan sus extensas planicies.

A pesar de la premura, no dejaremos de extractar algunos juicios que muestren que el pensamiento que hoy tiende á llevar á la práctica el señor Simón I. Patiño, ya fué considerado como salvador para mantener la frontera con el Portugal en la línea Tordesillas y en la de 1750 después.

Tenemos en archivo fragmentos de un informe prestado por el capellán de la comisión demarcada de límites conforme al tratado de 1750; encontramos en él que el je-

suita Rdo. Quiroga, que acompañó á la comisión en la colocación de mojones en el Paraguay; indica la conveniencia de buscar salida al mar del norte por el Guaporé, uniendo este río mediante un canal, de extensión de 10,000 varas á lo más, que comunique el río Alegre con el Aguas claras y Roncador. Considera el Rdo. jesuita que por este medio los productos de Moxos saldrían al mar por el Plata, pasando por las misiones del Paragury.

La salida al Atlántico era, pues, buscada y se la consideraba más posible por el Plata, porque el obstáculo de las cachuelas en el Madera se oponía al franco ingreso en el Amazonas.

Por su parte los gobernadores del Brasil, buscaban también facilidades de comunicación para la extensa región de Matogroso y es persiguiendo salida franca al Madera, que el gobernador Souza mandó estudiar el medio de unir el Plata y Amazonas en la región chiquitana. En los archivos de Cuyabá se encuentra un extenso informe, al respecto, según un folleto brasileño en el que encontramos la siguiente nota:

«Istmo de 2,400 brazas entre o río de
« Plata e as Amazonas, onde o Gobernador
« Luis Pinto de Souza, no anno 1772 man-
« do pasar uma embarcaçao de carga, de
« seis remos por banda comonicando o mar
« equinoccial con o paralelo de 16 graos de

« latitud austral por un canal de muitas le-
« goas formado pel a naturaleza».

Sin extender estos apuntes con los juicios de Humbolt sobre las nacientes del Amazonas, la conveniencia de establecer franca navegación en esos ríos fronterizos que dan comunicación rápida al mar; sin apreciar el informe de Haenke, que considera como un error el no forzar los obstáculos en los ríos y dar la espalda á los Andes para comunicar España con su distrito de Charcas, pasamos á fechas más recientes.

Los estudios más completos respecto á la región fluvial, se deben al señor Agustín Palacios (1844 á 1847); este buen servidor de la patria fué el primero que estudió la región de las cachuelas, levantando prolijos planos, que hasta el presente sirven de guía al navegante.

Hoy el obstáculo está salvado, las temidas cachuelas ya no impedirán al comercio del Brasil franco ingreso á Moxos, la barrera que le cerraba el paso ya no existe.

La veloz locomotora cargada en Porto Velho, llegará en pocas horas á la frontera de Bolivia, y nada extraño será que al amparo de libre comercio ingresen en los inhabitados campos del Beni, mensajeros que traigan la propaganda que en 1900 se pregonó desde Caquetá; nada extraño será que un segundo Castro, lleve al terreno

práctico la doctrina del Barón de Río Branco: «las conveniencias de la patria antes que los dictados de la conciencia». Y como los beneficios obtenidos con el Acre han extirpado ya los hombres de la talla de Cerqueira, nadie defenderá la línea fronteriza y los límites marcados en el mapa de la provincia de Matogroso por Guibert de Blaymont, serán los que se fijen con el ferrocarril que avanza sobre Guayaramerín.

El Brasil cumple el pacto de 1903, tiende á vincularse con Bolivia, y ésta de su parte, responde mediante la propuesta Patiño á procurar salir en alcance de la vía que avanza marcando rumbo al mar del norte.

Convencidos de que el industrial proponente prestaba grande y marcado servicio al país, es que apenas conocida por aviso telegráfico la presentación de la solicitud que aparece hoy en las primeras páginas de este pamfleto, escribimos las siguientes líneas:

Ferrocarril al Chimoré

La noticia telegráfica publicada por nuestro diario, fué recibida con alborozo por el vecindario y á fe que para ello tenía razón.

El ferrocarril Patiño es la iniciación de toda una era de progreso y, más que todo, será esta vía la que afirme la naciona-

lidad en la región llamada á ser el gran núcleo de la población boliviana.

Hace años que debatiendo por el porvenir de la patria amenazada en todas sus fronteras, aislada de la vías fáciles de trasporte, apartada por vecinos ambiciosos de las orillas del gran océano, hemos esforzado argumentos, acopiado datos para comprobar la conveniencia de aproximarnos al Atlántico mediante los grandes ríos de nuestro oriente. Hoy que vislumbramos posible se realice nuestro sueño dorado, hoy que un hijo del suelo cochabambino favorecido por la Providencia, pretende hacer servir el don obtenido para el engrandecimiento patrio, nuestro alborozo es tal, que nos es difícil hacerlo manifiesto.

Hermosa enseñanza es la que difunden los hijos de la gran república del norte al emplear los caudales que obtienen con su esfuerzo intelectual en obras que procurándoles renta firme propenden al engrandecimiento nacional; el desarrollo industrial, los centenares y aun miles de vías férreas que cruzan el territorio del gran pueblo yanqui se deben á la iniciativa de sus ciudadanos ricos.

Nuestros mayores educados en la escuela de acaparadores, pocos ejemplos nos han legado que sean dignos de llamarse patrióticos y casi ninguno que haya sido de fruto.

Apartándose D. Simón Patiño de la vieja escuela latina, de reunir caudales para dejarlos en hijuela efectiva á sus descendientes, propónese hacer partícipe á su patria de la fortuna conseguida en faena industrial; quiere vincular su nombre á una empresa que dé vida á vasto territorio, que desvincule á la nación del viejo camino por el Pacífico; tiende la vista al Atlántico y acomete la gran obra.

Si á la iniciativa del industrial se reune el patriotismo del buen ciudadano, nada extraño será que los rumbos políticos se modifiquen en menos de una decena de años. Esta obra de resurgir se deberá á un solo hombre; un pueblo nuevo y altivo lleno de energías é industrias surgirá en las sabanas benianas, gracias á la obra de un industrial.

Las fronteras amenazadas por un vecino deseoso de expandirse serán resguardadas merced á la nueva población que marchará á fecundar ese suelo.

Ese mañana lleno de promesas alienta el espíritu de un pueblo abatido que al ver posible el resurgir sólo fija sus miradas en el hombre que le hace entrever el porvenir.

Los puntos generales de la propuesta trasmitidos por telégrafo son de general aceptación; nada se pide al tesoro, las tierras solicitadas servirán para distribuirlas entre los pueblos que surjan.

El distrito de Cochabamba que sin ser el más beneficiado con la propuesta ve por la patria en su conjunto, y que aprecia la gran zona que será favorecida por la nueva vía, debe ser el primero en ampararla, debe ser el primero en bendecir al hijo que la inicia.

Y nosotros que nunca hemos rendido parias al poder, nos galardonamos de haber servido de heraldos de la gran noticia, saludando al iniciador como á salvador de la patria.

Honor al señor Patiño.

Ferrocarril al Chimoré

«Dadme, señores, un ferrocarril de La
« Paz á Cochabamba, de Cochabamba al Chi-
« moré: dadme que yo pueda disponer de
« una lancha desde el Chimoré á Guayara-
« merín, de una butaca en el ferrocarril di-
« recto hasta el punto de Puerto Viejo, pun-
« to terminal del que construyen hoy los
« brasileños, dadme el poder encontrar el
« momento de mi arribo un vapor de pasa-
« jeros, que desde allí se haga á la vela para
« el viejo mundo.........y desde La Paz pa-
« sando por Cochabamba, *en 19 días útiles*
« *de viaje*, yo saludo con el sombrero en la
« mano el cielo azulado de mi bella Italia....
«Díganlo los números.

«De La Paz á Oruro 200, kilómetros,
« que con una velocidad media de 40 kilóme-
« tros por hora, importan más ó ménos 5 ho-
« ras y ¼.

«De Oruro á Cochabamba 200 kilóme-
« tros, que con velocidad de 40 kilómetros
« por hora, importan 5 y un cuarto horas.

«De Cochabamba al Chimoré, 240 kiló-
« metros, salvables en 6 horas.

«En las lanchas del Chimoré á Guayara-
« merín, sin camino de noche; 6 días.

«El ferrocarril de Guayaramerín á Puer-
« to Viejo 290 kilómetros, con velocidad me-
« dia de 40 kilómetros, 7 horas y cuarto.

«En vapores de Puerto Viejo á Génova,
« más ó menos 12 días.

«*Total 18 días 23 horas*».

Las anteriores líneas son tomadas de una conferencia dada en agosto 22 de 1909, por el R. P. F. Francisco Pierini, en el salón de la universidad.

En esa notable conferencia estudia el humilde franciscano las conveniencias de su segunda patria, señala los rumbos salvadores y pide al gobierno, ampare la frontera, á fin de salvarla de nuevas detentaciones y al hacerlo trazaba el itinerario á Europa y nos señalaba lo útil de la nueva ruta.

El patriota misionero sirve al país con mayor abnegación que los políticos de profesión, que sólo aprecian las conveniencias

del momento, el lucro posible, sin ver el porvenir de la patria que explotan.

Cuando dejaba repercutir su voz en el salón universitario, no creía tal vez que en cercana fecha su aspiración estaría en camino de ser una realidad.

Es por ello que estamos seguros de que, la noticia que reciba allá en las selvas benianas, el padre Pierini, será festejada con júbilo.

Su obra de propaganda será coronada por un hijo de Cochabamba, que persiguiendo una obra industrial, va á servir á su pueblo natal como el patriota más sincero.

La propuesta que hoy publicamos debe ser recibida no sólo por Cochabamba con alborozo, sino por la nación toda; el avance sobre los centros comerciales no es una conveniencia local.

La emancipación de la deprimente tutela de los pueblos en las playas del Pacífico, es un acontecimiento tan grato como el de la independencia política de España.

Nuestra lejana frontera oriental está amenazada de ser pasto de vecinos que, no satisfechos de habernos quitado extensa zona, ven con complacencia de glotón la hermosa región de los bosques seculares, de los ríos sin fondo que en sus nacientes tienen oro bastante para saciar las exigencias del mundo.

El ferrocarril Chimoré responde á vin-

cular dos terceras partes del suelo patrio con la yerma porción que se encuentra en las altas llanuras andinas.

La propuesta tiende á otro fin: hacer que la patria cumpla un pacto internacional, en virtud del que se obligó Bolivia á procurar el fomento de vías comerciales al Brasil. (1903).

Afirmar un negocio con estudio de sus emergencias, es mostrarse no sólo industrial, sino estadista. El proponente señor Patiño, busca renta á su capital, gasto á sus energías industriales y al discurrir el negocio, prepara un porvenir para sus descendientes.

Con mirada de convencido vuelve la vista al Atlántico, señala el camino más corto y al hacerlo afirma la soberanía de su patria.

No conoce la ruta, pero su mirada se dirige al sol naciente y es en persecución de esa meta que se dirige.

Conoce que los depósitos de metales dejarán de ser tales en años lejanos y busca para los suyos suelo de renta perpetua, suelo que responda al laboreo anual, dando frutos sin interrupción. Hermana sus conveniencias con las del país y se prepara á gastar caudales acumulados con trabajo, á fin de que su renta los renueve perpétuamente.

Nosotros, propagandistas incansables de la necesidad de vincular el suelo de la futura patria, con la del día, no podemos ver

con indiferencia la propuesta del señor Patiño; es por ello que nos galardonamos de servir de heraldos de ella, dándole publicidad antes que ningún diario, y aun más, tendremos la satisfacción de estudiarla y comprobar sus beneficios.—(Julio 1º)

Apreciando distancias y provecho

«En el recorrido actual del camino al puerto en Todosantos sobre el Chapare, se tiene menos que más 40 leguas ó sean 200 kilometros». (J. F. Velarde).

«No conozco la vía denominada de Montepunco, sino en parte; los informes que tengo manifiestan que no es mayor que la del Espíritu Santo, pero sí en mucho superior á aquella». (Cronembold).

«En las lanchas del estado que sirven al correo se baja de Santa Rosa á Puerto Ballivián (el Ibare) en 40 horas útiles, de allí á Guayaramerín en 65 horas; total 105 horas, ó sean 4 días 9 horas». (Cronembold).

«De subida se emplea de Guayaramerín á Puerto Ballivián 110 horas y á Santa Rosa 84 horas; total 194 horas, igual á 8 días 2 horas». (Cronembold).

«De Guayaramerín á Puerto Viejo en ferrocarril, 7 horas».

«De Puerto Viejo á Génova, 12 días». (Pierini).

Sumando los datos anotados y aceptando el tiempo necesario para vencer la distáncia hasta La Paz en 10 horas útiles, tenemos que un viaje directo sin demora podría hacerse de La Paz á Europa en 17 días 2 horas.

Lás anteriores cifras complementan las que dimos en número anterior, sin que con ellas nos alucinemos; mantenemos las primitivas del padre Pierini, en lo que respecta al viaje á Europa, 19 días en trasportes conectados.

Mas en lo que hace al servicio interno, dentro del territorio nacional, podemos mantener los datos procurados por el señor Cronembold, que nos dan derecho á afirmar que en 115 horas puede trasladarse una comisión desde La Paz hasta Guayaramerín.

El proponente señor Patiño parece no tener toda la detallada información precisa y es por ello que calcula en 40 días el viaje á Europa.

Y es además por ello que cree posible trabajar la vía sobre la carretera que se construye in nómine; ignora que la carretera es sólo un *reclame*, un medio de servir á propaganda partidista y á los amigos.

Es seguro que apenas aceptada la propuesta, los ingenieros que se encarguen de estudiar el trazo y formar el presupuesto, verán la vía más factible una vez dominadas las alturas de Sacaba; por los informes

que tenemos ninguna será mejor que la de Montepunco.

La necesidad de iniciar la obra desde el puerto será también apreciada, teniendo en cuenta que en enero próximo estará finalizada la obra del ferrocarril Madera-Mamoré, que mermando distancias á Europa, abaratará trasportes lo menos en un 30 por ciento y además facilitará la adquisición de durmientes en los bosques del trayecto, abaratando considerablemente la obra.

Tenemos por seguro que la obra acometida desde el puerto tocará á su término, si no antes, á la vez que la que se ejecuta en la línea Oruro-Cochabamba.

El ingreso de dos vías, partiendo de los extremos, uniendo el Atlántico y el Pacífico, en Cochabamba será un acontecimiento de tal resonancia que la personali dad que la ejecute perdurará en la historia destacándose á igual altura que la de los que unen los mares mediante canales como el de Suez y el de Panamá, y será mayor, puesto que las análogas obras de unir océanos, no se ejecutan por la voluntad y el esfuerzo de un solo hombre, sino con la cooperación eficaz de gobiernos poderosos.—(Julio 3).



ZONA TRIBUTARIA

Ningún país ha recibido del cielo favores
« más grandiosos apoyado por el lado del
« Pacífico, en el inmenso contra-fuerte de la
« cordillera que no es más que un receptácu-
« lo inagotable de riquezas mineras, encie-
« rra en su territorio las producciones de to-
« das las localidades que ostentan mayor a-
« bundancia y variedad, á medida que baja
« el nivel por el lado del Atlántico; y para
« fecundar tales tesoros, dos ríos poderosos
« gemelos en su origen diciéndose un eterno
« adiós, corren al Océano, aquel por el N., el
« otro por el S., convidando así á la civiliza-
« ción europea á que venga á explotar un
« mercado gigantesco abierto en sus ribe-
« ras».— (Favre—Los ríos de Bolivia).

Las anteriores líneas escritas hace sesenta años, bastarían para responder á las observaciones que surjan contra el proyecto de la vía férrea al Chimoré. Vinculada ya la región andina con el mar del sur, fijadas las rutas que den salida á los tesoros escondidos en la cordillera que divide el suelo patrio marcando la región yerma que encierra en su seno los tesoros codiciados, señalado

otro rumbo con suave descenso á la tierra exuberante de inagotables riquezas que se renuevan año tras año con el esfuerzo fecundante del hombre, necesario era ya preparar el porvenir, pensar en que se aproxima el día en que los tesoros escondidos dejarán de ser tales, por haberse agotado ó porque no serán ya tesoros por falta de aplicación en las industrias.

Sin tener en cuenta las distancias que median entre el viejo y nuevo mundo, salvando el Estrecho, cruzando el Istmo, dominando la cordillera por el sud, necesario es marcar la zona que será tributaria del ferrocarril al N. E. para apreciar sus ventajas; para ello basta buscar las corrientes de los ríos, de esos «caminos que andan» y que por tanto, señalan el rumbo que el hombre debe seguir para guiar su peregrinación industrial hacia el mar del norte.

El *divortia aquarum* se encuentra en el territorio de la República, es en ella que nacen las corrientes que forman el Amazonas y el Plata, los dos ríos más considerables de la América del Sud.

Las aguas que surgen de la vertiente oriental y las cadenas que se desprenden, toman su curso al Este y divididas en su recorrido, siguen las unas al S. E. á formar el Plata, y las otras con rumbo N. E. se dirigen al Amazonas. Corresponde á nuestro propósito apreciar y estudiar estas últimas,

sin dejar de dar una que otra nota de detalle que señale los orígenes del Plata. Cajamarca que distribuye equitativamente sus vertientes, dejando correr parte de sus aguas por Mamaguasi y la Compañía hasta el río Grande, y contribuyendo con otras al Cachimayo por las quebradas de Aritumayo, Socapampa y otras, es el hito divisorio.

Siendo de notar que más apreciable es la corriente de las aguas y la división de ellas, en los cerros de Churuquella y Sicasica, suburbios de Sucre.

Las aguas que surgen del norte de Chuquisaca y las del sud de Cochabamba, corren unidas en el Guapay hasta atravesar Santa Cruz y Moxos, con rumbo variable de E. en Abapó y de N. en Santa Cruz.

El Barbadas, San Rafael, Alegre, contribuyen también al Amazonas, con los ríos de Matogroso.

Los orígenes de este río podemos marcarlos en La Paz, que presta el contingente de las aguas que surgen de sus majestuosos nevados, dando origen al Beni que recibe el tributo de un número considerable de afluentes que nacen en el Perú, provincia de Carabaya y otras. En Cochabamba el contingente apreciable es el Mamoré, que puede calificarse de originario de Tiraque, Tapacarí y Conacona, enriquecidos desde sus nacientes con los ríos que corren por el valle de Cliza, el Rocha, Viloma, todos los que

convergen á Tapacarí y acrecen el Conacona, que reuniéndose van á formar el Guapay con los ríos que descienden de Chayanta y Cajamarca.

Del N. en la región del Chapare, de Punata y parte de Ayopaya, nacen los poderosos afluentes Chapare, Chimoré, Sécure y un centenar más de ríos de menor contingente; en Totora, los que forman el Mamorecillo, navegable en lanchas de apreciable calado.

Para no cansar al lector, dejamos de enumerar los ríos tributarios, que formarían un catálogo bien extenso.

Los «caminos que andan» reunidos forman el Mamoré, río de gran caudal, camino franco á Guayaramerín, y de allí á Puerto Velho, Pará: al Atlántico.

Este gran cúmulo de arterias en el organismo de la región boscosa de la patria, marca la zona tributaria del ferrocarril que conectado en Cochabamba con las líneas de La Quiaca, Antofagasta, Arica y Mollendo, está llamada á transformar la región despoblada, pero de exuberante suelo, que se extiende de Cobija (Bahía) al Manuripi, cubre hasta Suches, ampara los Yungas, toma bajo su dominio la vertiente oriental de la cordillera hasta Jaúina y siguiendo triunfalmente su curso encierra el Azero, Chiquitos, para volver á ingresar en el Guapo-

ré ó Iténez, brazo del Madera y por tanto cabeceras del Amazonas.

Y si la zona mediata es la marcada, la próxima está á la otra parte de la cordillera, el altiplano encontrándose más cerca al Pacífico, no lo está al viejo mundo, porque para alcanzarlo se necesita surcar dos mares, gastar tiempo en razón de distancia, y multiplicar peligros en las alborotadas aguas del Estrecho, y cuando el continente sea cortado en Panamá, acrecer gastos con la contribución que impongan los audaces rectificadores del mapa de América.

Este esbozo hecho al correr de la pluma, complementa las apreciaciones de distancia que aparecen en otros párrafos, hasta llevar el convencimiento de que la obra proyectada, es salvadora para el país, es de indemnización por la pérdida de Cobija, por la de Puerto Alonso.

Encerrada la patria, sin salida franca al mar, necesita tener caminos posibles á todos rumbos, en previsión de que el día que se le cierre uno no le falte otro.

Las vías comerciales no se aprecian por la extensión que cubre sus rieles, su zona de dominio se expande hasta el extremo en que se deja sentir el más pequeño beneficio. El contingente que procuran al país, se aquilata en razón de la distancia que media al centro comercial que se busca. Dada la situación de Bolivia en el continente, la distan-

cia que le separa de los mercados consumidores de materias primas y productores de artefactos, la vía más corta es sin disputa la que se obtendrá surcando los ríos, aprovechando de las corrientes que se dirigen al Atlántico.

Sería discutible el beneficio comercial de una vía corta que atraviesa territorio ajeno, teniendo una salida franca en el propio suelo, aunque la distancia fuera mayor.

Pero nuestra situación presente nos coloca en condición de propietarios de casas sin salida á la calle, dependientes de vecinos que nos conceden servidumbre, como un favor. Obligados á pedir venia á Chile, el Perú, la Argentina, el Paraguay, el Brasil, debemos mantener el derecho obtenido en todos los extremos, para poder escoger el más conveniente, y usar la más necesaria en momento dado.

Si á los beneficios comerciales añadimos las conveniencias estratégicas, la utilidad de la línea proyectada nadie podrá discutirla. Buscamos red férrea completa que vincule los extremos, la frontera más vasta de la más codiciada por sus condiciones excepcionales de porvenir, apartada de los centros poblados por distancias sólo salvables en meses, y lo que es peor, con dificultades insuperables por falta de población en ellas.

A salvar la hijuela que nos tocó en la

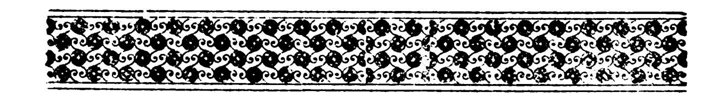
división del patrimonio de la corona de Castilla, responde el pensamiento perseguido: mantener la integridad del suelo patrio que aun nos queda, es el fin que se persigue.

La obra es de aliento, y el que la acomete es un patriota, porque quien busca renta á sus capitales en obra creadora, no es sólo un industrial, es un patriota que sabe hermanar sus conveniencias con las del suelo que le viera nacer.

El contingente que prestamos á la iniciativa, el que tenemos ya ofrendado á la idea en larga brega de prensa, responde á convicción formada en tranquila meditación, en paciente estudio de años; es un tributo á la patria, el escote de quien ve por el mañana, por el porvenir de las nuevas generaciones.

Los demás artículos son trascritos del diario «El Ferrocarril», que se galardona de haber servido de órgano oficioso de propaganda á la obra más trascendental que se acomete desde que Bolivia fuera reconocida como país soberano.

Fdo Quiroga



La propuesta Patiño

I

Centenares de propuesta se han tramitado desde que se inició en Bolivia un plan vial: las que siguieron á la concesión Huanchaca, vía Ollagüe-Oruro, tomaron por base esa fórmula, pero en su generalidad eran peticiones para vender á compañías, y las concesiones se hacían bajo la base de garantía y plazos cortos; todas quedaron en amparo de especulación.

Es en vista de ello que se dictó la ley declarando caducas todas las concesiones y se impuso á los proponentes la obligación de prestar garantía efectiva de ejecución.

Pasado el período inicial antes marcado, sucedióle el plan vial Sisson, que se basaba en las sumas producto de la venta de parte del territorio patrio. Plan que con gran civismo combatió Cochabamba por considerarlo lesivo al país.

Desgraciadamente las energías de Cochabamba desaparecieron; concesiones de

puestos y tal vez primas, renovación de representantes mediante la fuerza, cambiaron la virilidad del vecindario hasta convertirlo en paciente agrupación que se dejó guiar por especuladores ganados con dádivas.

El plan de distribuir equitativamente los beneficios de las vías férreas, fracasó con las fiestas del progreso, seguidas de la aprobación del contrato sin protesta.

Desde la inolvidable fecha 22 de mayo de 1906, todas las propuestas viales, al menos las que han sido consideradas por los poderes, han tenido por base, garantía al rededor de un 6 %, tierras del estado como gaje extra, y hasta *solicitud* de capital para ejecutar la obra y aprovechar de ella.

El combatido, y con razón, contrato Speyer ha servido de patrón para las posteriores y tan habituado ha quedado el país á esa fórmula que no ha parado mientes en solicitudes que, gracias á ser de pura especulación y en proporciones enormes, han quedado en trámite.

Para muestra bastaría recordar la del Fomento Oriental, que fuera de garantía de un 5% sobre el capital invertido, privilegio de zona en 50 kilómetros, exclusiva en puertos, franquicias en aduanas, solicitó y obtuvo 2000 leguas cuadradas en tierras á escoger entre Santa Cruz, Chuquisaca, Cochabamba y Tarija y derecho á comprar en

los mismos distritos 3000 leguas más al precio de 10 centavos la hectárea.

Esta empresa nunca pensó en ejecutar la obra: la solicitó para venderla y hoy gestiona aprobación del gobierno para transferir el negocio á una empresa brasileña que fija sus últimos rieles en Corumbá.

Al rememorar una concesión reciente *no la amparamos*, puesto que fuimos de los pocos que la combatimos; la recordamos sólo para comprobar que el modelo Speyer prima en los negocios viales y además, para mostrar que esta monstruosa concesión ha sido amparada por la prensa y representación del oriente que ansiando el progreso local, sólo ha visto los beneficios para el distrito sin parar mientes en la enormidad de las franquicias.

Al aunarse voluntades en el oriente, se ha seguido con práctica ya añeja mantenida en el norte gracias á la que se ha conseguido hacer de La Paz el centro al que convergen las líneas férreas de todos los rumbos: Arica, Mollendo, Antofagasta, próximamente Puerto Pando.

Unión localista que no ha visto ni apreciado el mal que infería á los demás centros obligados á acudir en busca de artículos de comercio á un extremo de la nación.

En el norte no se ha pensado en la segregación de Cobija, sino en el fruto que con su valor se podía obtener: el ferroca-

rril á Arica; pocos han sentido por la desmembración del Acre, porque el valor se tenía destinado á tres ferrocarriles que debían converger á la hoya al pie del Illimani.

Este amor á la localidad, no es de censurar; tal vez nuestros hermanos del norte vén en su progreso la iniciación del de los demás distritos; esperan quizá, que una vez obtenido el de su capital, podrá desbordarse á los demás; están en su derecho para tomar el primer puesto. El deber nuestro, cuál es?

Nuestra situación central nos pone en condición de no extremar aspiraciones, de obligados á esperar los resultados. Y cuando surge una iniciativa, gracias á la cual puede modificarse nuestra condición, una propuesta merced á la que sin sacrificio de intereses generales, con sólo la entrega de parte de nuestro propio suelo, no á nación ó soberano, sino á colono industrial, podemos obtener cambio completo y aun esperar progreso inmediato, ¿es correcto que amparando órdenes interesadas pongamos reparos que obstaculicen el correr de la locomotora que se nos ofrece?—(Julio 8).

II

Mientras que la prensa de La Paz, acepta la propuesta Patiño, las observacio-

nes surgen en la prensa de Cochabamba, país que será especialmente beneficiado con la obra.

Necesario era iniciar la resistencia en Cochabamba para tener derecho á argüir fuera; el plan está bien concebido.

Entre los argumentos planteados, refiérese el primero á la restricción por tiempo dado del derecho de expropiar de parte del gobierno que hace la concesión.

En un contrato en el que por una parte el soberano concede autorización por ejecutar una obra beneficiosa para el país, no encontramos incorrecto que el empresario busque garantía para el capital que emplea, debiendo con tanto más derecho resguardarse por tiempo dado, cuanto que el fin que con la obra se persigue, no es exclusivamente industrial, puesto que en la cláusula XII se declara que esta línea servirá á la administración y seguridad del estado con preferencia.

Sirviendo la línea con preferencia á la administración, es hipotético el caso de creer que llegue el de expropiación antes de los 20 años.

La observación es un guijarro puesto para demorar se haga la concesión.

El valor que se da á las 200 leguas cuadradas es tal, que parece se las aprecia en el que llegarán á tener cuando ese territorio esté poblado.

Sin obligación ninguna de colonizar, menos de trabajar caminos, se han concedido vastas zonas de tierras en el Chapare á individuos particulares, por un precio no mayor de diez centavos por hectárea.

Los Speyer han ubicado un buen número de leguas dentro del departamento á 10 centavos la hectárea. El Fomento del Oriente, tiene derecho á otra cantidad de tierras gratuitamente, y además, á otra porción al precio de 10 centavos. En todo 5,000 leguas cuadradas.

Por sus exploraciones en el Orton y Madre de Dios, se donó graciosamente al general Pando 400 leguas cuadradas en tierras productoras de goma.

Y por la construcción de una línea férrea de más ó menos 240 kilómetros, que realiza el sueño dorado de un pueblo, que afirma la soberanía nacional en las fronteras, ¿no se ha de poder dar 200 leguas de tierras sin cultivo, sin pobladores y que serán destinadas por el concesionario á empresas agrícolas?

Las tierras no se aprecian por su extensión, sino por la renta que procuran. El ducado autónomo de Luxemburgo significa en la balanza internacional por su posición, pór el número de sus pobladores, sus industrias, no por su suelo.

La insidia que envuelve la observación respecto á que entre las 200 leguas se in-

corporarán las propiedades de los cocaleros de Totora; no puede ser tomada sino en lo que vale: da sugestión para alarmar á los industriales pequeños, que por lo que hace á los grandes propietarios, bien comprenden éstos que sus fundos no son de reciente concesión para poder ser reivindicados por el Estado: son propiedades adquiridas á título de compra y que en el día tienen valor en razón de sus cultivos.

Las demás observaciones respecto á liberación de derechos y franquicias que son de práctica, no merecen ser tomadas en cuenta, puesto que el autor del artículo ampara á otras empresas de menos magnitud que gozan de priviligios análogos y mayores.

Las observaciones tienen una sola base: la de las conveniencias personales del escritor, que parece piensa ofrecer otra propuesta más ventajosa.—(Julio 10).

III

Desde el momento en que un distinguido cochabambino nos comunicó alborozado, que la aspiración de hace años se encontraba en vía de ejecución, que un hijo de Cochabamba favorecido por la fortuna iniciaba gestiones ante el gobierno para acometer una obra que al llevarse á término transformaría Cochabamba, hasta convertirla en el

primer centro comercial, planteamos la cuestión de conveniencia, estudiamos las ventajas, apreciamos las exigencias, y tan pequeñas encontramos éstas, que las aceptamos sin reparo.

Creímos que en el centro principalmente beneficiado, no se levantaría una sola voz que contradiga la aspiración general; menos pudimos prever que el diario fundado al amparo de Mr. Church, promotor de los planes de navegación y vialidad en el Beni y mantenido bajo divisa de su fundador doctor Velarde, de buscar rumbos comerciales y políticos por los grandes ríos, fuese el iniciador de la resistencia á la propuesta Patiño, constituyéndose en amparador de los que hacen el papel de perros del hortelano, manteniendo el derecho espectaticio para construír esa vía cuando ella sea innecesaria por el avance brasileño.

Cuando recibimos aviso de la orden impartida á la prensa ramificada, no creímos que ella fuese acatada en Cochabamba; esperamos que cuando más el diario recién incorporado, silenciara en el debate, como tiene hábito de hacerlo en cuestiones de suma importancia; mas, esta vez, ha tomado su puesto y excepcionalmente, antes que el *diario* matriz dé la señal, todo porque la iniciativa partió de nuestro diario y porque la propuesta apareció publicada en el aborrecido periódico, que quita esperanza de mono-

polio, que obliga á un esfuerzo de trabajo para responder al propietario confiado.

En las observaciones no hay juicio, sino manifestación de doble pasión: de odio al diario independiente y amor á la conquista efectuada con la paciente labor.

Cree el eminente escritor que no hemos contestado sus reparos, que subsisten las observaciones hechas.

Como no escribimos para convencer á un obstinado que por ególatra no acepta opinión ajena, seguimos nuestra obra de quitar los guijarros que sobre la vía férrea al Chimoré se afana en colocar un empeñoso en desrielar el convoy y tal vez deseoso de ver en el lejano oriente, *arriada la tricolor*.

Las empresas industriales, cuando no se ejecutan con los fondos de la nación, buscan medios de provecho, ya pidiendo un porcentanje sobre el capital que invierten, ya exigiendo franquicias que en cierto modo remuneren el beneficio que hacen á la nación; y como este beneficio no pueden obtenerlo en pocos años, restringen el derecho de expropiación ó exigen un tanto sobre el capital para obtener el provecho calculado.

En la propuesta Patiño, se restringe el derecho de expropiar á un término, porque se calcula que antes de finalizar ese plazo, las utilidades obtenidas no compensarán á la renta del capital invertido.

El señor Patiño, al acometer la obra, en

tendemos que persigue renta á sus capitales y no puede exigírsele que renuncie á ella, apenas cimentado el tráfico de la linea férrea. No por este jucio negamos á su obra un fin patriótico, puesto que en lugar de destinar la suma acumulada á industria ó especulación conocida, juega el albur en un negocio nuevo, en obra que utilizará el país, pues que declara: «que el estado se servirá preferentemente de la línea para proveer á la administración y á la seguridad de los territorios fronterizos con el Brasil y el Perú».

Y es teniendo en cuenta esta declaración que se exige renuncie á una cláusula que ampara sus derechos, no porque se crea que convenga al Estado, (que no tiene un kilómetro de línea férrea) capaz de desembolsar una suma para adquirir la línea Cochabamba-Chimoré, sino porque se contempla la posibilidad de convenir á los Speyer, adquirir esa línea para completar su red.....

Se niega esa restricción única, á una empresa que no pide capital cuando se silencia iguales privilegios *en otras* concesiones.

Como escribimos para el pueblo que se alarma con las observaciones hechas por un diario que antes era propagandista de la conveniencia de avanzar sobre el Mamoré, seguiremos analizándolas, sin poner punto al debate, porque es este nuestro deber. (Julio 13)

Reportaje

Hemos declarado que no cejaremos hasta no ver coronada la obra de propaganda que sostenemos, desde que tomamos puesto en la prensa diaria: *Ferrocarril al Chimoré.*

No amainamos en la obra, porque fincamos en ella no sólo el progreso local, sino el de la Nación, y, más que todo, la integridad de la Patria en los territorios que mañana servirán de núcleo á centros florecientes.

Los atajos que quieren poner á nuestra labor, no hacen sino afirmar nuestro criterio y levantar nuestro ánimo.

Hoy nos juzgan interesados en amparo á mantener facilidades de crédito con un acreedor, que no tenemos; mañana verán que sólo fué por patriotismo que afrontamos la lucha.

En servicio del ideal que perseguimos: construcción del ferrocarril Cochabamba-Chimoré, hemos conseguido que el corresponsal que nos colabora en Oruro, y que como nosotros sólo tiene en mira el deber de cochabambino, tome opiniones del industrial señor Simón I. Patiño, que finalizando su obra merecerá la gratitud de su

pueblo natal que, estamos seguros, en un próximo futuro, erigirá un monumento al que le hizo resurgir.

Por rara suerte, las opiniones que dimos en amparo de la propuesta, están de perfecto acuerdo con las del empresario; explica esta homogeneidad que empresario y sostenedor, tienen una divisa: *servir á la Patria, amparar su integridad.*

Esperamos que la lectura del reportaje, despertará al dormido pueblo.

Oruro, julio 11 de 1911.

SEÑOR DIRECTOR:

Habiendo recibido como corresponsal de «El Ferrocarril», el encargo de solicitar del señor Simón I. Patiño una entrevista, para obtener de él ciertas confirmaciones y aclaraciones relativas á la proyectada construcción del ferrocarril Cochabamba-Chimoré, solicitamos una entrevista que nos fué concedida en términos muy corteses.

Cuando franqueamos el *hall* suntuoso de la casa y llegamos al escritorio, encontramos al señor Patiño sentado frente á su pupitre y casi perdido entre cartas, mapas y periódicos apilados en torno suyo.

R.—Agradezco á Ud la bondad con que me acogo y en primer término, cumplo de parte de «El Ferrocarril» de Cochabam-

ba, el encargo de expresarle sus aplausos y congratulación por la iniciativa referente á la construcción del ferrocarril Cochabamba-Chimoré.

Sr. P.—Es á mí á quien toca agradecer la entusiasta y espontánea acogida que «El Ferrocarril» de Cochabamba, ha dispensado á mi propuesta, publicándola y comentándola con criterio imparcial y elevado.

R.—Tendría Ud. la amabilidad de decirme si antes de presentar la propuesta, se ha asegurado Ud. el concurso de otros capitales?

Sr. P.—No me ha ocurrido pensar en tal precaución, pues hace tiempo que miré la obra como un proyecto un tanto vasto, pero no irrealizable. Hoy que el éxito de mis negocios industriales ha superado mis previsiones, me he determinado á llevar á cabo la construcción del ferrocarril al cual dedicaré, si se aprueba la propuesta, mi más decidido y preferente empeño.

R.—Cree Ud. encontrar en el ferrocarril Madera-Mamoré las facilidades que necesita para comenzar los trabajos del puerto del Chimoré?

Sr. P.—Como es sabido, debe llegar ese ferrocarril á Guayaramerín, término de la línea, el próximo mes de noviembre, quedando así, definitivamente salvadas las cachuelas de los ríos Madera y Mamoré. Establecida de este modo una vía corta y se-

gura por el Amazonas á Europa, sería muy ventajosa la internación de todo el material destinado á la construcción del ferrocarril Cochabamba-Chimoré por esa vía. Tengo confianza en que la empresa del ferrocarril Madera-Mamoré, por propio interés y por servir los del país en cuyo seno ha de operar, me concederá las facilidades á que se refiere Ud.

R.—Podría U. indicar á qué suma ascienden sus primeros cálculos respecto al costo de la obra?

Sr. P.—Siendo la tracción eléctrica, el costo del ferrocarril proyectado acaso no pasaría de £ 600,000, pero á vapor y de trocha de 75 centímetros, pasará probablemente de £ 800,000.

R.—Qué opina Ud. de los derechos adquiridos que podrían alegar los Speyer y Cia?

Sr. P.—Entiendo que á estos señores no se les reconoció sino opción, ó un derecho preferente en igualdad de condiciones; mas, no creo que pretendieran hacerlo valer, tratándose de construir una línea que sale completamente de su sistema de ferrocarriles, salvo el caso de que pretendieran la concesión para no hacerla *efectiva y para evitar que otros la hagan.*

R.—Pidiéndole excusas por mis petulantes curiosidades me ha de permitir preguntarle, qué piensa Ud. de las observa-

ciones hechas á su propuesta por «El Heraldo» de Cochabamba?

Sr. P.—Oh! sí, «*El Heraldo*», dijo con sonrisa que parecía subrayar la palabra y tendiendo el brazo, cogió un número de aquel diario y añadió, sonriendo con más ironía: ¿en dónde está aquello del Gran Ducado de Luxemburgo? Le parece á Ud., añadió en tono serio, que sin estudiar los antecedentes legales, ni tomar en cuenta las enormes concesiones hechas á otras empresas extranjeras, se opongan obstáculos y reparos á las iniciativas de un nacional? Pecaría ciertamente de falto de seriedad si pretendiera engañar á mis conciudadanos, asegurándoles que no me inspira más móvil que el patriotismo, ni me mueve más interés que el interés nacional, al proyectar el ferrocarril Cochabamba-Chimoré. Procediendo con criterio de boliviano y de industrial, he juzgado que en vez de amontonar en Europa el remanente de mis utilidades mineras y bancarias, era más ventajoso que ellas *quedasen en mi país, beneficiándolo y beneficiándome.*

Dice aquel diario, continuó el señor Patiño, que el Gobierno no puede comprometerse á no expropiar la línea proyectada sino después de trascurridos los primeros 20 años, porque nadie puede asegurar que en ese transcurso, no se presente una situación excepcional que obligue al Estado á

expropiar la línea. La cláusula que he propuesto, tiene por objeto evitar que á *título de utilidad pública*, pretendiera el Estado, tentado por los beneficios del negocio, apoderarse de él apenas comenzaran esos beneficios, de tal suerte que el capitalista y el industrial, serían complacientes iniciadores y organizadores de buenas empresas y negocios para salud y provecho del Estado. En caso de una ocupación de la línea por razones de defensa nacional, caso previsto por la ley de ferrocarriles, puedo asegurar á Ud. que no necesitaría ser requerido.

Agrega el diario aquél, que las 200 leguas cuadradas de tierras baldías que solicito en cambio de la garantía de inteseres, representan una extensión mayor que el Gran Ducado de Luxemburgo. Esto de *grande* es tan relativo que el mismo «Heraldo» puede considerarse como *gran* diario á lado de los periodiquillos de Alacitas. En cuanto á que el valor de esas tierras, sea superior al monto de la garantía renunciada es una afirmación mentirosa. Las 200 leguas cuadradas representan, al precio oficial de 10 centavos la hectárea, sólo Bs. 50,000, mientras que la garantía de intereses renunciada, representa á razón del 5% anual sobre £ 800,000, más ó menos £ 1.000,000, durante los 25 años del privilegio.

En resumen, las libras 4,000 que valen las tierras, apenas alcanzarían á pagar la décima parte de la garantía de intereses correspondientes *al primer año.*

Aquello de que los propietarios de los Yungas de Totora, estarían expuestos á verse despojados de sus cocales, *es una candidez*, en que ni ellos ni el redactor de «El Heraldo» han podido creer. Parece inconcebible que cuando un empresario nacional, pide como única compensación del empleo de sus capitales, la cesión gratuita de 200 leguas cuadradas, se ponga el *grito en el cielo*, y se calle, cuando no se aplaude, que se regale como tierra inservible, miles de leguas cuadradas á los Speyer, Whiton, Fomento del Oriente, etc. Las demás observaciones, por nimias ó insustanciales, no merecen rectificación. Si no conociera que el mayor obstáculo para la ejecución de una gran iniciativa, proviene de las *miserias y deficiencias* de nuestro propio medio, no habría proyectado la construcción del ferrocarril Cochabamba-Chimoré. Las conozco, amigo mío, dijo con acento firme, las conozco, y por eso mismo las he de superar. Por fortuna dispongo de elementos propios y extraños, de *voluntad para persistir* y de buenos *propósitos* que no todos han de desconocer.

Y en prueba de que el gobierno se manifiesta propicio á los intereses de la pro-

puesta, tengo el agrado de comunicarle que acabo de recibir aviso de que se ha expedido un *informe favorable* de la dirección de obras públicas.

Si, como creo, ha de trasmitir Ud. al diario que representa, los puntos principales de nuestra conversación, le pido hacer manifiesto mi reconocimiento á las sanas y patrióticas propagandas de «El Ferrocarril», así como mis deseos de anticipar en lo posible la realización de los justos anhelos y espectativas de mi tierra natal.

Agradeciendo de nuestra parte la cordial acogida que nos dispensó el señor Patiño, le estrechamos la mano, ofreciéndole cumplir sus recomendaciones.

Ofreciendo á Ud. obtener una copia del informe de la dirección de obras públicas, y dejando á la apreciación de sus lectores, las explícitas declaraciones del señor Patiño, quedo su amigo y corresponsal.

X. X.

IV

El reportaje que publicamos en edición anterior, disipa todas las observaciones hechas á la propuesta; queda un punto en el que se insiste, referente al plan de quitar

sus propiedades á los vecinos de Totora para amparar el monopolio de la coca.

Fuimos los únicos que llamamos la atención del país, sobre el monopolio proyectado, los únicos que no lo amparamos; mal podemos hoy procurar los medios de que él se lleve á la práctica, mucho menos cuando ya está comprobado que el acaparar este artículo es imposible, tanto por la eventualidad de un negocio que constreñido en su desarrollo sufre detrimento por la desmejora de la hoja, cuanto porque la suma necesaria para adquirir la exclusiva es fuerte y nunca fija en las tres cosechas anuales.

El temido monopolio está, pues, descartado por conveniencia del empresario y porque el capital destinado al monopolio, será empleado en cosa más útil, más provechosa: el ferrocarril al Chimoré.

En la propuesta que examinamos parece que el impugnador no ha tomado en cuenta el artículo XIII, que dice:

«En caso de que pudiera ubicarse total-
« mente las doscientas leguas cuadradas de
« tierras en las del dominio del Estado, el
« supremo Gobierno procederá á la *expro-*
« *piación, por su cuenta, de las adjudicaciones*
« *que hubiese hecho*, para entregar al conce-
« sionario la extensión indicada, *ó en su de-*
« *fecto*, la subvención anual á que se refiere
« la cláusula *anterior*, aumentará en la pro-
« porción de £ 2,000 (dos mil libras) *por ca-*

« *da mil kilómetros cuadrados* que se deje
« de adjudicar. El pago de la subvención en
« la forma indicada, será obligatorio, mien-
« tras dure el plazo fijado para el privilegio
« de zona». (25 años).

Notará el lector que la condición se refiere no á las propiedades particulares, no á los establecimientos cocaleros, sino á las *adjudicaciones* hechas por el gobierno, á las grandes extensiones de territorio, compradas á bajo precio ó graciosamente obtenidas y reservadas del movimiento agrícola por los concesionarios, que las destinan para negociar con ellas.

Además, no deberá dejar de anotarse que faltando estas tierras *adjudicadas* para expropiarlas y entregar á la empresa, puede el gobierno llenar su deber, dando libras 2,000 por cada mil hectáreas de tierras no entregadas. La amenaza desaparece y la insidia queda sin podérsela explotar.

Esta explicación complementa el reportaje que hoy podemos calificarlo de compromiso del empresario con Cochabamba, declaración de propósitos, que bien merecen el aplauso y reconocimiento del vecindario que será favorecido.

No damos por finalizada nuestra labor, porque no la hemos tomado de ocasión, sino como servicio al pueblo natal y resguardo de los intereses patrios. (Julio 17).

V.

El jueves de la pasada semana, publicamos el tercer párrafo de la serie de artículos que dedicamos al estudio de la propuesta del señor Simón I. Patiño, referente á la construcción de una línea férrea al Chimoré.

El diario oficial, guardó prudente reserva desde el 4 de julio, fecha en la que planteó sus últimas y únicas observaciones; creíamos que no volvería al debate después de su protesta. Pero su número de ayer nos hace ver que aprovechó el tiempo en pulir y limar un artículo, artículo en el que, con la cultura propia de los escritores que obedecen al director de la pandilla, nos endilga frases *corteses*.

Comienza por sentar que nuestro diario sólo defiende la propuesta porque «El Heraldo» la impugna. Es de práctica en el redactor del decano colgarnos el sambenito de que nosotros somos los iniciadores de polémicas, cuando con una simple cita de fechas, podemos comprobar lo contrario. El 24 de junio declaramos que la propuesta Patiño era beneficiosa para Cochabamba y desde ese día comenzamos á escribir sobre sus ventajas; el 1°. de julio publicamos el contrato, constituyéndonos en sostenedores de él y hemos seguido nuestra labor sin desmayo.

Ese diario, sin publicar el contrato, dió un resumen de él, el 3 de julio y comenzó por sentar que había puntos inaceptables; el 4, planteó sus observaciones.

Quién «dijo *negro* sólo porque nosotros afirmamos ser *blanco?*» Más memoria y seriedad exigimos del ilustre profesor diarista, que no entrega «su *propio decoro* por buscar recursos de vida».

Encastillado el redactor del diario oficial en la convicción que mantiene de que sus argumentos son irrefutables, no se cansa de repetirlos á cada paso y de citar como un comprobante de su afirmación el aplauso que le dispensa la prensa montista, olvidando aquello de que «se aprovecha de la traición, pero se repulsa al traidor».

La réplica que contra práctica constante del redactor abarca más de una columna, de frases bien colocadas, pero que nada de nuevo traen al debate, pone en mayor transparencia el plan de aguijonear el interés privado, de querer hacer ver á los sencillos industriales de Totora, que la propuesta Patiño persigue el monopolio de la coca, el acaparamiento de las propiedades de todos los dedicados á esa industria, en fundos adquiridos por compra ó sucesión.

Avanza en sus juicios el escritor, hasta sentar que la propuesta no *es seria*, que es una *especulación* de corretaje, de juanillo, y aunque la ley general, como la especial de ferrocarriles, da derecho á trasferir concesiones, pide se le prohiba á Patiño hacer transferencia, ni aun con la intervención del gobierno (conforme al artículo 14).

Bueno es que se resguarden los derechos del país, pero no trasgrediendo leyes, sólo por-

que tengamos inquina con un hombre que no ha dado prueba de proceder en esa forma.

Quisiéramos ver esa constante labor en pro de la construcción de la vía férrea al Chimoré, durante el tiempo en que dirige «El Heraldo» don Arturo Oblitas, para acatar su afirmación.

El empeño raro de obstaculizar una obra única en debate, porque se estudie otra que permanece incubada en el *cerebro de algún judío*, es esperar que los dirigibles hagan innecesario el trabajo.

Los cálculos del financista merecen examen y lo reservamos para otro artículo. (Julio 18.)

UN APARTE.

Forzoso nos es suspender la controversia planteada por el diario oficial, no para debatir materia extraña, sino para dar antecedentes y explicar por qué un periódico que circula en Cochabamba, es contrario á sus conveniencias; por qué abusando del estoicismo de un pueblo, se hace propaganda contra sus intereses; por qué se combate una propuesta que tiende á hacer resurgir un pueblo amenazado de muerte.

Apenas iniciado el plan ferroviario, teniendo por base los dineros, fruto de la venta del suelo patrio, se presentó la cuestión de las conveniencias locales. Los hijos de La Paz, de

comprobado amor á su campanario, vieron la situación propicia, y amparados por el gobierno, presentaron el plan Sisson, según el que todas las líneas férreas, debían converger al extremo norte. Ni por incidencia se señaló una línea de Cochabamba al Beni, á pesar de que ésta era de conveniencia nacional. Para dar cumplimiento al tratado de Petrópolis, se propició de preferencia la línea á Puerto Pando, á pesar de conocerse los obstáculos en la navegación del Beni, teniendo á la vista el *factum* diplomático que imponía una línea brasileña al Mamoré y obligaba á Bolivia á salir en su alcance en Guayaramerín.

Los hijos de La Paz, amparaban el plan en servicio de su distrito; buscaban el progreso para su capital; procedían correctamente; servían sus intereses, que también eran los del país, puesto que la mejora en un centro es beneficiosa para el conjunto. Mas el amor al suelo natal, suele engañar; olvidaban que el tiempo urgía, que el Brasil avanzaba y que era necesario antes, buscar el camino más corto, la vía más posible; es por ello que no vieron el Mamoré, no apreciaron sus favorables condiciones y fijaron en el contrato Speyer una partida de £ 1.200,000, para construir la línea de La Paz á Puerto Pando, nada para al Chimoré. Bien sabía el señor Presidente, que discutió la «ley de transacción», que pactó el contrato del 22 de mayo, que esa suma no bastaba; pero comprendió que para unir los Yungas con La Paz era suficiente y resolvió que se segregue suma fija del monto del capital disponible.

La propuesta Patiño es para algunos de los vecinos de La Paz, una amenaza; temen que la preferente construcción del ferrocarril de Cochabamba al Beni, haga fracasar la línea á Puerto Pando, que se la mantiene como necesaria para el resguardo de fronteras; no aprecian que otra línea puede ser más beneficiosa que la soñada por ellos y se recatan en su juicio sobre la propuesta Patiño.

Creímos que la misión de observar la propuesta, se confiaría á un diario del sindicato, en otro centro; nunca pudimos imaginar que la misión anti-patriótica y, sobre todo, anti-cochabambina de combatir la propuesta, se encomendara á un periódico *cochabambino.* Verdad que olvidamos que el viejo diario, ó más claro, su redactor don Arturo Oblitas, tenía necesidad de comprobar su devoción al partido en el que ingresaba con hechos de magnitud, como el de combatir una propuesta quo ofrecía resurgimiento á un pueblo muerto. Confía el señor Oblitas en el aletargamiento del pueblo; confía en la indiferencia de los vecindarios y poderes constituídos; sabe que en no lejana fecha, ese pueblo consintió en que se le ponga el dogal al cuello para estrangularlo, aprobando el contrato Speyer y sigue su obra demoledora.

Comprueba su obediencia sirviendo á la consigna de protección al ferrocarril á Puerto Pando, ferrocarril que no lo combatimos, sino lo aplazamos y no en su totalidad, puesto que en más de una ocasión, hemos dicho: «cúmplase el malhadado contrato Speyer en todas sus

cláusulas, y en la referente á Puerto Pando, hágase de preferencia á Yungas, para después ver los medios de proseguir sobre el Beni, no á Puerto Pando, que no tiene condiciones de puerto, sino más abajo, tal vez á la confluencia del Madidi, para conectar con la línea Mamoré en Riberalta».

No combatimos la quinta línea férrea de los Speyer; le damos el límite racional de inmediato y sólo pedimos amparo para el Beni, mediante la vía más corta.

Lo único que combatimos, es que la línea al Chimoré entre en la red Speyer, mediante una expropiación.

El propósito del impugnador, parece perseguir este plan: imponer expropiación forzosa, para trasferir el ferrocarril construído á los Speyer.

Como en el presente debate y en el que siga, forzoso es que se conozcan las personas, para que las responsabilidades sean de ellas, y las consecuencias no se *rehuyan*, firmamos este artículo, dejando nueva constancia de que todos los editoriales, desde el número 23 de este diario, los hemos escrito y podemos responder de ellos. (Julio 19).

Fernando Quiroga S.

OTRO APARTE

Ayer apreciamos la actitud de la prensa local; muy á pesar nuestro tuvimos que presentar á un diario sirviendo intereses contrarios á los del país, en la propuesta ferrocarrilera al Chimoré. Hoy nos toca hacer otro aparte y juzgar al vecindario y al poder comunal.

El pueblo especta, espera impasible que el poder nacional resuelva una cuestión que le interesa especialmente, sin más antecedentes que la solicitud, sin más información que la que procure un vecindario, contrario al proyecto.

La indiferencia más completa domina á los titulados activos y altivos cochabambinos; la atonía que destruye el organismo de la persona invade al conjunto, mata las energías de un pueblo.

La clase obrera inicia una propaganda favorable á la propuesta; pide que la corporación comunal, encargada de ver por el conjunto social, intervenga; no exige de su Ayuntamiento más acción que la de amparo; pide que en servicio del desarrollo industrial y material del distrito, preste voz ante el poder nacional, haciéndole ver la conveniencia de una propuesta; la urgencia de procurar camino al Beni; las venta-

jas de una vía férrea, que en pocas horas nos ponga sobre la frontera; la utilidad de abrir un campo al desarrollo agrícola del país.

La corporación personera, medita aún; pasa cerca de un mes que el oficio de los obreros permanece en trámite, encerrado en el formulismo de los informes, como si se tratara de un asunto que debe resolver esa corporación.

No se le pide que delibere para conceder, sino que llame á discutir al vecindario sobre sus conveniencias; se le pide, haga lo que el Concejo del 906; que en comicio libre escuchó las opiniones del pueblo y dando formas,asumió personería para reclamar.

En pocos días más partirán los representantes del departamento, á cumplir su cometido en el Congreso; ¿qué opinión de vecindario llevarán éstos? Contrariando las aspiraciones de Cochabamba, acatarán las del gobierno, ó mejor las de los interesados en clausurar á este pueblo dejándole con un ferrocarril al Pacífico, á distancia de 100 kilómetros de la ciudad y sin salida al Atlántico?

El indiferentismo de los ediles, puede sin escrúpulo ser calificado de complicidad con los que se esfuerzan por asfixiar á este pueblo.

Es de notoriedad pública que algunos de los representantes no acudirán á la cita;

es conocido que los llamados á reemplazarlos responden á la consigna adversa á Cochabamba; para impedir esa cruzada se impone que la corporación comunal llame á su salón de acuerdos á los representantes, no para imponerles opinión, sino para hacerles conocer las ventajas de una empresa que nos da salida al Mamoré.

Es ya del dominio público que el senador por Cochabamba, doctor Daniel Salamanca, tiene resuelto concurrir al Congreso, con el especial propósito de sostener la conveniencia de la construcción de una vía férrea al Mamoré, que á su sereno juicio es de suma urgencia, tanto para amparar las fronteras cuanto para procurar salida al mar del Norte. Resolución que debe ser tomada en su verdadero valor, de sacrificio en servicio del país, dado el estado de su salud. Verdad que no es por primera vez que el señor Salamanca da prueba de esa clase, puesto que en 1906, á solicitud del vecindario, hizo sacrificio análogo.

Dado este ancedente, nada más correcto sería que el Concejo invite al señor Senador á una reunión en compañía de sus colegas, para recibir informes detallados y cambiar ideas sobre las conveniencias del país, que no por ser conocidas por los representantes deben ser extrañas á una conferencia del vecindario.

No debe olvidar el Concejo que la mi-

sión edilicia es amplia en cuanto se refiere á los intereses del distrito; el encerrarla dentro de los límites del servicio de exigencias del momento, no es atender á la mejora local.

Su misión es más amplia: responde á las obras por surgir, á las que serán explotadas por las generaciones de mañana.

El buen sentido de la clase obrera, la primera en amparar la propuesta de construir un ferrocarril al Chimoré, debe ser apreciado en su verdadero valor, por los dirigentes de la opinión.

El pueblo espera conocer el pensamiento de sus concejales; desea tomar nota de las aspiraciones de su juventud intelectual, encerrada hasta hoy en un mutismo que dice mal de su virilidad y conocimiento en la materia.

La unión hace la fuerza: dividido el vecindario del distrito, será dominado y entonces la aspiración de resguardar las fronteras, de vincular la región beniana con los centros poblados, no sólo tendrá que ser relegada á un lejano porvenir, sino abandonada, porque la nación vecina se encargará de ocupar el suelo abandonado, poblando los grandes llanos, fecundándolos con la energía de su pueblo.

La obra es de urgencia: el amparo á ella es imperioso.

¡Pueblo, despierta!—(Julio 20)

VI

Reanudando el debate.

El impugnador de la propuesta, al finalizar su artículo del 17, toma nota del reportaje que publicamos el 15 y lo aprecia falseando los conceptos, cuando dice: «Empieza el señor Patiño por declarar que en caso de que el Estado necesite el ferrocarril al Chimoré, no se opondrá á la *expropiación*». Es extraño que un profesor del idioma nacional y que á diario se encomia por sus conocimientos léxicos, no distinga entre *ocupación y expropiación*, puesto que el aparte referente del reportaje es el siguiente:

«Dice aquel diario, continuó el señor Patiño, que el Gobierno no puede comprometerse á no expropiar la línea proyectada sino después de trascurridos los primeros 20 años, porque nadie puede asegurar que en ese transcurso, no se presente una situación excepcional que obligue al Estado á expropiar la línea. La cláusula que he propuesto, tiene por objeto evitar que á *título de utilidad pública,* pretendiera el Estado, *tentado* por los beneficios del negocio, apoderarse de él apenas comenzaran esos beneficios, de tal suerte que el capitalista y el industrial, serían *complacientes iniciadores y organizadores* de buenas empresas y negocios para salud y provecho del Estado. *En caso de una ocupación de la línea por razones de defensa*

nacional, caso previsto por la ley de ferrocarriles, puedo asegurar á Ud. *que no necesitaría ser requerido*».

El aparte trascrito comprueba que por darse el gusto de declarar que su observación era acatada por el proponente, falta á la verdad confundiendo *expropiación* (despojo por razón de utilidad pública) con *ocupación* (acto de ocupar, dominar transitoriamente un territorio ajeno, etc).

Resulta de lo anterior que la declaración del señor Patiño, es propia de un ciudadano patriota, que con anterioridad ofrece que si su Patria necesita del ferrocarril para atender la defensa nacional, no esperará requerimiento para que el Estado lo *ocupe*. Declaración ampliatoria, puesto que la ley general de ferrocarriles, expresamente acatada en la propuesta (A. XVIII), dispone esa ocupación cuando dice: «En caso de *guerra extranjera ó de conmoción* interna, el Gobierno podrá tomar de su cuenta *el uso* de los ferrocarriles, pagando á las empresas una compensación cuya base de avalúo será un término medio de lo que hubiera producido en los dos últimos semestres anteriores».

No necesitaba el proponente explicar sus deberes como ciudadano, puesto que ya dijo: «En todos los puntos no previstos en la propuesta, el proponente se somete á la ley general de ferrocarriles»; pero como triunfalmente se planteaba la cuestión de restric-

ción de la expropiación en servicio de los grandes intereses de soberanía en la frontera, forzoso le fué ampliar declaraciones para que comprendan sus propósitos los que explotan situaciones determinadas, para *crear* derechos de especulación.

Queda demostrado que en tratándose de los grandes intereses de la Nación, sea en guerra extranjera, sea en conmoción interna, podrá tomar el Gobierno de su cuenta el *uso* del ferrocarril Chimoré, manteniéndose firme el deber de no expropiarlo en los primeros 20 años, firme el derecho del proponente á explotar en su provecho esa línea, iniciada por él, ejecutada con su peculio, cuando ese Estado no tenía medios, ni aspiraba á construirla por considerarla innecesaria.

La faz patriótica de la observación queda sin fuerza con la declaración de ocupar la línea sin necesidad de previa intimación y por imperio de la ley que da derecho al *uso*. Mas, como la observación tiende al propósito industrial, la cláusula de término desbarata el plan.

¿Correcto parecería al *encargado* de sostener el debate, que un capitalista que emplea sus caudales en una obra y se procura una renta con ella, sea expropiado de su industria, para que el Estado la usufructúe, ó bien un *tercero* al amparo del poder?

¿Establecer el procedimiento de expro-

piar á un industrial en cualquier situación, por sólo conocer que el negocio es lucrativo, no por servir los grandes intereses nacionales, sino el lucro, sería correcto?

El derecho de expropiar no es tan amplio: tiene su valla, no pasa de las grandes conveniencias nacionales ó locales. hasta convertirse en asalto de los negocios lucrativos para beneficio del Estado.

En el caso concreto: ¿cree el impugnador que dentro de 25 años de la fecha, puede imponerse la gran necesidad política de expropiar esa línea, para una red nacional? Cómo, si sabe que los Speyer (línea Oruro-Cochabamba) son inexpropiables, si sabe que tienen propiedad *perpetua* de sus líneas, que excepcionalmente la red Speyer no será entregada al Estado á los 99 años de explotación, y esto á pesar de que se construye con fondos de la Nación, de que goza de garantía mayor del 7 por ciento, porque la declarada del 6 es sobre 80, tipo de los bonos de primera hipoteca. ¿Para qué expropiaría el Estado la línea? ¿Sería para entregar á los Speyer tal vez?

Las cuestiones de género serio no se debaten con suposiciones, no se plantean sobre bases imposibles; el terreno novedoso de creación de situaciones imaginarias, de conveniencias y exigencias que surgen en momentos *imprevistos*, puede servir como nudo á una novela. En la vida real, en el de-

bate de los negocios positivos, lo posible se pacta, se acuerda previamente. No hay industrial que acometa una empresa si tiene sobre ella una amenaza; nadie discurre un negocio que puede serle arrobatado en el momento en que da fruto.

La potestad de expropiar no es ilimitada; quisiéramos conocer á esos tratadistas que amplían ese derecho hasta destruir el primordial de propiedad. Dentro de las convenciones sociales *nada es absoluto*; los derechos del Estado tienen, como los del particular, deberes correlativos.

Para apreciar los aplaudidos cálculos sobre expropiación, forzoso nos será parangonar la propuesta con otras y muy en especial con las que se encuentran en vía de ejecución; para ello necesitamos más espacio y reservamos la comprobación á otro párrafo.

Y como se trae al debate la opinión de un incógnito que aprecia correctas las observaciones hechas, pero sin tener la entereza de dar su nombre, comprometiendo la honorabilidad de un diario que se ampara en dos NN.; vamos á dar otra opinión, de personalidad versada en negocios, del doctor Rafael Urquidi, acatado por el redactor de «El Heraldo», como por nosotros, como autoridad en materia económica.

Apenas conocida la propuesta preguntaron al señor Urquidi, qué le parecía ella:

su respuesta fué concebida en los siguientes términos: «Inmejorable; si para hacerla efectiva fuera necesario entregar todas las tierras nacionales, no deberíamos trepidar; la salvación del Beni y demás distritos está fincada en una rápida comunicación»; frases más ó menos en que dió respuesta á su interlocutor.

Y sobraba razón al señor Urquidi, puesto que él comprende que la entrega de tierras á un empresario nacional, no significa abdicación de soberanía, sino cesión del valor venal del suelo; tampoco debió olvidar que mayores concesiones se tenía hechas á otras empresas; tal vez recordaba en el momento las franquicias á la del Fomento del Oriente, *dos mil leguas cuadradas de tierras* gratis, *tres mil* en venta, á razón de diez centavos la hectárea, garantía del 5 por ciento sobre el capital, y las demás franquicias de estilo.—(Julio 21),

---

La subvención de las 250,000 £

Uno de los puntos que alarma al impugnador de la propuesta Patiño, es el siguiente:

«Artículo XII.—Debiendo servirse el Estado preferentemente de esta línea, para proveer á *la administración* y á la *seguridad de los territorios fronterizos con el Brasil y el Perú* debiendo resultar, por tanto, ya innecesaria la conservación de la vía carretera, el Estado se obliga á votar una subvención anual de £ 10,000 (diez mil libras esterlinas) que se *destinarán exclusivamente á la conservación de la línea férrea*. Dicha subvención será *administrada por una junta especial* de la cual será miembro nato el empresario ó su representante».

La anterior cláusula impone una obligación al Estado, de dar suma fija, más ó menos la misma que hace años aparece votada para la construcción de un camino, que *nunca* llegará á ser carretero, pues que no aparece lo construído y sólo se conoce lo gastado.

Una vez finalizada la construcción del ferrocarril, la otra vía queda innecesaria, puesto que para mantener el camino en la sección cocalera, basta el impuesto que está asignado á la conservación de él.

Y como la construcción de un ferrocarril en la región montañosa, impone gastos mayores que en los llanos sin bosque, justo es que se señale, una suma, no de subvención, puesto que si no es gastada ella permanecerá en el tesoro de la junta especial, sin poderse destinar á otro objeto que el de conservar la línea férrea.

No puede, por tanto, calcularse la suma fija á la que alcanzará este subsidio, tanto más que no será exigible año por año, puesto que las reparaciones que pueden *calificarse de necesarias* para conservar, no serán todas, porque las más se referirán á mantener el tráfico que no deberá *ejecutarlas* la junta sino la empresa. No creemos que esta suma pase de cien mil libras, en todo el tiempo que dure el privilegio, suma que no le será difícil al Estado erogar, dentro de cuatro años, tiempo en el que recién se entregará al tráfico el ferrocarril, según la propuesta, porque es sólo entonces que vendrá la exigencia de conservarlo,

Una vez al servicio público la línea, las partidas del presupuesto: camino al Chimoré, servicio de correos, que no son fijas, que en algunos años pasan de Bs. 100,000 y en otros disminuyen, quedarán innecesarias y podrán ser traspasadas á la de conservación.

El servicio de trasportes y correos necesita en todo país la ayuda pecuniaria del

fisco; en el nuestro las carreteras que sirven al tráfico, gozan de subvención permanente y á nadie se le ha ocurrido pedir se supriman esas, porque «no vuelven al tesoro».

Sin ir muy lejos, la diligencia que sirve á la comunicación con Oruro, goza de las siguientes partidas en el presupuesto: subvención, Bs. 20,000 al año, trasporte de valijas Bs. 35,000; esta partida, según informes que tenemos, lega á Bs. 50,000 más ó menos, por exceso de peso; reparaciones del camino Bs. 3.000 fuera de la prestación vial. De manera que en números redondos el tráfico de diligencias á Oruro y de correos, en parte del año, cuesta al fisco Bs. 70,000 y al esfuerzo de los vecindarios en componer la carretera, más de 30,000 jornales.

Nada extraño es, por tanto, que para mantener un intercambio erogue el fisco una suma, ó mejor, destine las economías de un ítem en otro, que reemplace al anterior.

El gobierno, al aceptar el contrato, deberá pactar condiciones precisas, para ver el medio de no gastar las 100,000 £. pedidas para conservar esa línea férrea, que trascurridos 99 años pasará á ser de propiedad nacional, y es por ello que le conviene conservarla.

La montaña de las 250,000 libras erogadas desaparece, porque no tuvo base, por-

que al mostrarla se la presentó como subvención y no como suma «destinada exclusivamente á la conservación de la vía férrea y administrada por una junta especial» nombrada por el gobierno y en la que el empresario sólo tiene un voto.—[Julio 22].

VII

Dejamos constancia de que el haber el señor Rafael Urquidi dado á conocer su opinión sobre la propuesta Patiño, nos solivia de la obligación de seguir parangonando la propuesta en debate con otras en ejecución. Nuestras comprobaciones tal vez hubiesen sido consideradas como deprimentes para las otras, puesto que habríamos concluído, como lo hace el señor Urquidi, por declarar: «*que la propuesta Patiño comparada con otras en ejecución, es infinitamente más favorable á los intereses del país*».

Pero como á pesar de declaración tan categórica no se da término á la explicación que juzgamos en estas líneas, y se aprecia algunas de las observaciones que han sido planteadas en el debate, creemos de nuestro deber responder á ellas.

Bien se comprende que al sostener la conveniencia de la propuesta presentada, cuando ya quedó relegada al olvido la dis-

cución de la vía Chimoré y sólo era anotada por nosotros de vez en cuando, persiguiendo un fin: salvar el oriente patrio, hacer resurgir el campanario, y con él la nación toda, amenazada de ruina. Bien se explica por qué no trepidamos en que se cedan 200 leguas de tierras, cuando en esta cesión á un industrial nacional, veíamos la salvación de miles de leguas hoy despobladas, abandonadas y llamadas á ser mañana el centro de la nacionalidad. Manifiesto era nuestro propósito presente, puesto que desde 1905, sostuvimos con gran esfuerzo la conveniencia nacional de vincular las sabanas benianas con las poblaciones andinas, mediante una vía; y como de nuestros pacientes estudios publicados en más de cien columnas de «El Heraldo», resultaba que la vía más corta, la menos costosa, la más fácil de ejecutar para llegar á la meta de nuestra aspiración: el Atlántico, era la del Chimoré, no trepidamos en amparar el pensamiento, en pedir se firme el contrato, si posible era en el momento.

Es por ello que apenas conocida la propuesta por el telegrama que publicamos el 24 del pasado, sin más antecedente, nos constituimos en defensores de ella.

Esta nuestra actitud franca, fué bastante para que la inquina de un escritor tomara el bando opuesto, sin ver por las ventajas; sin antecedente ni provocación de nues-

tra parte, surgió la ofensa; se calificó de servicio á un acreedor y otros motes más que ya los tenemos olvidados.

El telegrama para nosotros era claro: pedía subvención para conservar la línea en los siguientes términos: «Subvención fiscal para conservar línea que será administrada por junta especial». No se habla de subvención para carretera; luego, mal pudimos creer que se refería á la de Oruro.

Y como se hablaba de administrar esos fondos por junta especial, bien vimos lo que se perseguía y ello se comprobó en la propuesta.

No comprendemos por qué se insiste en considerar la suma como subvención cuando en la cláusula pertinente se dice «que esa subvención de 10,000 libras se destinará exclusivamente á la conservación de la línea férrea, y dicha suma será admiministrada por una junta especial de la que será miembro el empresario ó su representante».

Si esta suma no es requerida para conservar la línea, es seguro que no es exigible porque la junta estaría prohibida de invertirla en otros gastos.

No se puede, por tanto, considerar como subvención al empresario; no entra en sus cajas, por tanto, no puede servirle como parte en sus gastos generales.

Por otra parte, gozando de garantía la

empresa, fácil es obtenerla por muchos años no haciendo figurar utilidades en las cuentas; esto merece ser más explicado y lo reservamos para otro artículo, en el que procuraremos desvanecer las últimas observaciones para tener el derecho de repetir con el señor Urquidi:

«Concluyo con una advertencia: nunca « he creído que así como está formulada la « propuesta del señor Patiño SEA INACEPTA- « BLE. Si este señor no quisiera modificarla « entiendo que SE LA ACEPTE tal como la ha « redactado, porque, en *verdad, comparada con « otras en ejecución es infinitamente más fa- « vorable al interés público* y dada la ina- « plazable necesidad que tenemos de ese fe- « rrocarril, renunciemos á la rebaja cuestio- « nada á la sola condición de *asegurar la rea- « lidad de la obra*».—(Julio 27).

VIII

Reconocemos gran justificación en el señor Urquidi, peticionario para la construcción de la vía férrea Quillacollo-Arani, al declarar «que la propuesta Patiño, comparada con otras en ejecución, es infinitamente más favorable á los intereses públicos».

La petición de tierras sobre la vía una mitad (100 leguas) y la otra entre los ríos Chapare, Chimoré, Mamoré, Isiboro y los afluentes, no es imperativa, puesto que se

establecen excepciones para el caso de faltar tierras francas, obligación de expropiar las tierras *adjudicadas* por el gobierno ó dar en efectivo subvención proporcional.

La expropiación no es imposible, puesto que es de práctica no apreciar el posible lucro, menos el beneficio que resultará con la vía por construir, sino el precio comercial del día en que se expropia. Bastará un caso práctico para comprobar que le es posible al Estado expropiar las tierras que hace poco vendió al precio de 10 centavos la hectárea.

En las afueras de la ciudad ha necesitado la empresa de «Luz y Fuerza», expropiar terrenos para su ferrocarril al Valle; el perito, teniendo en cuenta el beneficio público, ha apreciado el metro cuadrado á 10 centavos, constándole que ese terreno hace más ó menos dos años, se vendió á 50 centavos el metro. El nuevo propietario no sólo dejará de percibir el provecho posible, sino que se verá obligado á perder 40 centavos del valor en que compró.

Esta expropiación es seguro que será argüida por el exceso de pérdida y no lo habría sido si el perito fija el valor en q'fué adquirido.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que no es completa la falta de tierras baldías; que aun hay disponibles y que muchos de los adjudicatarios no han pagado el valor y se dan derechos de tales por la simple petición.

Se cree que la garantía de un tanto por ciento es más equitativa para el fisco, partiendo de la base que ella es nominal en una empresa que va á ser productiva, y teniendo en cuenta que el porcentaje de garantía sólo será pagado por cinco años á lo más, pues que la empresa, pasado ese término, producirá mucho y hasta podría devolver al fisco la garantía anticipada.

Veamos si ello es posible en la práctica, dadas las condiciones de nuestro régimen administrativo.

La garantía se paga desde el momento en que se inicia la obra, y como en el caso la adquisición de materiales, los estudios y exploraciones comenzarán apenas se firme la escritura, las sumas empleadas tendrían que reconocer interés, antes de producir nada.

Finalizada la obra, es de prever que surja una crisis general, que no podrá liquidarse en menos de tres años, porque el comercio del Pacífico sufrirá la competencia del Atlántico; los productos del país no podrán de inmediato colocarse con ventaja; las alternativas de precios harán inestable el mercado; la emigración de nuestros centros será sensible y el equilibrio de población sólo se afirmará después de más ó menos cinco años.

Tenemos, pues, que honradamente la empresa cobrará la garantía, lo menos por diez años. Esto bajo un régimen correcto,

mediante una inspección bien establecida, que compruebe la corrección en la contabilidad.

Dada la práctica constante, que es de norma en el país, convendrá con nosotros el escritor que observa la propuesta é indica se proponga dar garantía y no tierras al señor Patiño, en que no *existe inspección fiscal* la que se confía de ordinario á individuos que no pueden efectuar su cometido, y que por ello son burlados y dejan que el fisco sufra menoscabo en sus rentas.

La utilidad líquida de las empresas depende en su demostración del juego de la contabilidad; un castigo por desgaste de material industrial, reparaciones en maquinarias, primas fuertes á los empleados encargados de mantener el secreto de esas partidas, bastan para que la utilidad obtenida figure en menor suma en los libros.

Con este sencillo procedimiento, consiguen las compañías industriales, mermar los impuestos que deben al fisco ó cobrar las garantías por todo el tiempo concedido.

El contribuyente nunca cree justo el impuesto que se le cobre; es por ello que no tiene escrúpulo en burlar al Estado, mermando en lo posible la cuota que paga ó cobrando lo más de lo que tiene derecho á cobrar.

Porque vemos á diario este juego en los balances de compañías anónimas, que *casti-*

gan sus carteras, su material, sus bienes, es que no creemos buena la indicación de que se fije un porcentaje con la esperanza de recobrarlo, cuando los ingresos sobrepasen de tipo dado.

Un régimen más correcto, más honorable es para nosotros el propuesto por el señor Patiño, al pedir que se le den doscientas leguas cuadradas de tierras baldías, que tienen precio fijo y legal en cambio del servicio que va á prestar al país, vinculando el Beni con el resto de la nación, abaratando fletes, procurando renta aduanera en Guayaramerín, trasportando correos gratis, tropas y funcionarios públicos, con tarifa menor en un cincuenta por ciento, y además contribución del estado para la conservación de la vía con 10,000 £ anuales, suma que será invertida por una comisión especial, no por el empresario.

Es porque mantenemos este criterio, que sostenemos la propuesta; que en el terreno práctico, «es infinitamente más favorable al interés público, que las obras en ejecución».

Nuestra exigencia á creer posible obtener mejoras sería mayor que la del señor Urquidi; pediríamos que el empresario no pida nada y quede satisfecho con la gloria de haber salvado la Patria, construyendo la línea al Chimoré.

Esto sería posible, filántropos impugnadores?—(Julio 29).

Ampliación de propuesta

Las ampliaciones que el proponente señor Patiño formula en los cinco artículos, de modificación los unos, de complemento los otros, hacen ver que el propósito es firme. Indispensable era crear uno ó más puertos para dar estación á la vía, sin que ello signifique privilegio especial en el suelo sobre el que se funde la nueva población. El derecho del empresario se reduce al del muelle que se construya y los privilegios de propietario dentro del límite señalado por ley y teniendo en cuenta que la navegación de los ríos en Bolivia es libre.

Fuera del privilegio de zona el derecho de construir muelles en otros ríos no excluye el que puedan acometerse obras análogas por otros empresarios.

Las tarifas fijadas son de franquicia, pues que el mínimum de ellas es favorable al comercio, por ser menor á las de las vías en construcción, inclusive la de la empresa Luz y Fuerza. La cláusula para poder hacer rebajas en favor de las industrias del país, es una liberalidad que merece aplauso y muy de derecho, puesto que la empresa no pide garantía y las rebajas no herirán los intereses del fisco.

El valor fijado al suelo necesario para construír la línea y sus estaciones, es de práctica general y por tanto de aceptación sin reparos.

El arbitraje en la forma indicada, sin designación de tribunales ó autoridades extranjeras, no hiere la soberanía del país, y muy útil para empresas y gobierno, que en razón de la magnitud del asunto debe estar fuera de los largos trámites judiciales.

Alguien puso reparo sobre la inconveniencia de reducir la trocha de la vía, por considerar necesaria la unidad de la red general. Aunque en la propuesta no se fija la trocha y sólo se pide que en caso de conveniencia se acepte la de 75 centímetros,bueno es recordar que la vía á Puerto Pando tiene este privilegio, necesario en razón de que los ferrocarriles que descienden de las vertientes de la cordillera, no siempre tienen suelo franco para el desarrollo de la vía, y es por economizar túneles que se busca la trocha menor que requiere menos espacio.

Conocidos los propósitos del empresario,apreciados los beneficios posibles para el país, tanto en el orden internacional como en el comercial, que procurará la vía en proyecto, creemos cesará la oposición con tanta más razón, cuanto que en los meses transcurridos de junio á la fecha no han podido los iniciadores de reparos dar á conocer otra propuesta más favorable.

Artículos de prensa, ofertas en discurso, han quedado sin cumplirse y, lo que es más, mostrado que la oposición no pasó de balabronada sin base, de deseo de buscar éxito.

Un diario anunció triunfalmente que su labor en servicio del país, dió fruto, que la propuesta Patiño fué modificada en los precisos términos indicados por el escritor; pasan meses y el industrial mantiene los términos literales de su primitiva solicitud, porque ve que ella «es más ventajosa al país que las que se encuentran en ejecución».

Este juicio no significa que nos hemos constituído en defensores incondicionales de un empresario, sino que con criterio sereno hemos apreciado lo que se pide, parangonando con lo concedido en casos iguales, y es por este criterio independiente que hemos declarado más de una vez, que si la anunciada propuesta de otra empresa era más favorable, la acataríamos con igual ó mayor entusiasmo.

Hemos combatido, sí, el que no teniendo á escoger se pongan obstáculos que posterguen una obra salvadora, y si alguna vez nos hemos mostrado airados, es porque hemos creído ver en la oposición un fin de lucro: el deseo de obtener beneficios con observaciones basadas en cálculos fantásticos.

Finalizamos la propaganda en servicio de los intereses del país; el juicio sobre ella

vendrá después, tal vez no podrá ser apreciado ya por nosotros, pero sí tenemos fe en que será justificado.

Al dedicar tiempo y esfuerzo al estudio de la magna cuestión, no hemos perseguido más fin que el de servir al país; nuestra modesta labor se ha reducido á acopiar documentos, darlos á conocer in extenso ó en fragmentos, prestando contingente de compiladores.

Páginas son éstas, que vivirán no por su merito, sino por ser ellas comprobación de esfuerzo en servicio del país, en amparo de sus fronteras.

No las hemos escrito por encargo: las trascribimos de las columnas de la hoja diaria, escritas sin aliño en servicio de información, en amparo del ideal que hace años perseguimos: dejar el Pacífico, buscar el Atlántico.

Ajenos á las conveniencias del industrial, admiramos los propósitos del buen ciudadano, del verdadero patriota; es por ello que hemos consentido en que líneas escritas sin su anuencia, sin solicitación de su parte, sean recopiladas.

He aquí nuestra cuota parte en servicio del país; he aquí nuestro contingente para los que preparan el resurgir de la patria, consagrándole sus desvelos, gastando el fruto de sus esfuerzos.

DE BOLIVIA AL ATLÁNTICO



AL ATLANTICO

Los siguientes documentos son tomados de la Memoria del Ministro de R. E. señor Claudio Pinilla, presentada al congreso de 1905.

La protesta se refiere á la ley denominada de «transacción», en la que no se señala línea al Chimoré, pero sí á Puerto Pando. Comprueban los documentos que el Brasil no considera como cumplimiento del pacto esa línea, sino las líneas que converjan al Mamoré, río al que se dirige el ferrocarril brasileño Madera--Mamoré.

En el plan Speyer en ejecución, tampoco está considerada la línea al Chimoré, reclamada por el Brasil.

Es para que se dé cumplimiento á un compromiso, para garantizar el terreno patrio que sostenemos la propuesta Patiño, que

viene á completar el pensamiento nacional: hacer converger sobre este vasto territorio las líneas Puerto Pando (Speyer), Yacuiba, Puerto Rojas (Withon), Gaiba, Santa Cruz (Fomento) y Cochabamba--Chimoré (Patiño). Entre todas estas vías la más corta es la última, será la primera en ingresar al Beni y servirá á procurar facilidades de trasporte á las otras.

Esas líneas responderán á las proyectadas en el Brasil: Coimbra--Santa Cruz, Valparaíso—Fortín—Beira, San Luis—Río Verde y á las ya en construcción Porto Velho—Guayaramerín. San Pablo—Corumbá.(Véase el mapa brasileño de Guibert de Blaymont).

Protesta contra la ley de ferrocarriles

Legación de los E.E. U.U. del Brasil.—La Paz, 22 de diciembre de 1905.

Señor Ministro:

Tengo la honra de poner en conocimiento de V. E., que mi gobierno, por las noticias que acaba de recibir de la votación por el congreso boliviano del proyecto de ley relativo á ferrocarriles, entiende que ese proyecto desatiende la segunda parte del artículo tercero del tratado de Petrópolis.

En dicho tratado promete Bolivia apli-

car la indemnización de los dos millones de libras esterlinas principalmente á la construcción de ferrocarriles ú otras obras tendentes á mejorar las comunicaciones y desenvolver el comercio con el Brasil. Ahora, el proyecto en cuestión no sólo no aplica la mayor parte de esa indemnización á ese fin estipulado, como determina en su artículo segundo, sino que ella, en su totalidad, es empleada en ferrocarriles, llamados todos ellos, á desenvolver el comercio en otros puntos y direcciones.

Así, pues, como tuve la honra de hacer ver á V. E. en conferencia de antes de ayer, el gobierno del Brasil espera que el señor presidente de la república no se pronuncie sobre ese proyecto, ya votado, antes de examinar las amigables representaciones que va á hacer contra esa proyectada violación del tratado de Petrópolis.

Tengo la honra de reiterar á V. E. las seguridades de mi más alta consideración.

A. de Feitosa.

Al excelentìsimo señor doctor don Claudio Pinilla, ministro de relaciones exteriores.

La Paz, enero 10 de 1906.

Nº. 84.

SEÑOR:

Tuve la honra de recibir el oficio de esa legación datado á 28 de diciembre último, pidiendo que el señor presidente de la república no se pronuncie sobre la ley votada por el congreso nacional, trazando el plan de los ferrocarriles que necesita Bolivia, sin examinar antes las amigables representaciones que habrá de formular contra esa proyectada violación del tratado de Petrópolis.

Conforme al deseo de V. S. he llevado al conocimiento del señor presidente de la república la antedicha sugestión, así como el fundamento en que se apoya, para creer que el referido proyecto de ley desatendió la segunda parte del artículo tercero del tratado de Petrópolis, por cuanto á juicio de V. S. la ley en cuestión, que V. S. considera como simple proyecto, no sólo no aplicò la mayor parte de esa indemnización al fin estipulado, sino que determinó en su artículo segundo que la indemnización brasilera fuese en su totalidad empleada en ferrocarriles llamados todos á desenvolver la comunicación de la república con otros puntos y direcciones.

El señor presidente de la república, impuesto del tenor de su referido oficio, me ha

encargado expresarle su sentimiento, por él hubiera llegado fuera de oportunidad, pues como V. S. recordará el precitado plan ferroviario quedó definitivamente sancionado por el poder legislativo cuando celebramos la conferencia á que V. S. alude, habiéndose decretado por el gobierno, su ejecución y cumplimiento la víspera de la data del despacho de esa legación. De otro modo, sus amistosas representaciones habrían sido llevadas á la deliberación parlamentaria para que se hubiera esclarecido la redacción de la ley, que en realidad es lo único impugnable, ya que el fondo del asunto se encuentra conforme al espíritu y á la letra del tratado de Petrópolis.

Prescribe en efecto, el artículo tercero del mencionado pacto, que, por no haber equivalencia en las áreas de los territorios permutados, los Estados Unidos del Brasil pagarán una indemnización de dos millones de libras que la república de Bolivia acepta con el propósito de aplicarla, principalmente, á la construcción de caminos de hierro ú otras obras tendentes á mejorar las comunicaciones y desenvolver el comercio entre los dos países, propósito que mi gobierno está ejecutando con toda lealtad y empeño.

Sabe en efecto V. S. que desde la gestión anterior se encuentran en trabajo activo dos caminos tendentes á mejorar desde luego la comunicación en las regiones boli-

vianas limítrofes con los Estados Unidos del Brasil, esto es, *que va de Cochabamba al Chimore* afluente del Mamoré, y el que sigue de los Yungas de La Paz á Puerto Pando, sobre el Beni, uno de los más remotos orígenes del gigantesco Amazonas. Ambas vías están presupuestadas en Bs. 700,000— y deberán ser completadas por un servicio de lanchas á vapor, que mi gobierno está haciendo construir en los Estados Unidos de Norte América.

Con igual empeño se ha emprendido la construcción de un camino carretero que ligue la ciudad de Santa Cruz, con el nuevo puerto que habrá de estabecerse en la laguna Cáceres frente á Corumbá, con un costo calculado en Bs. 800,000,—susceptible de llegar á un millón y medio de bolivianos, según las informaciones del ingeniero don Esteban Gauthier que se halla sobre el terreno.

Fuera de estas obras que ya son de bastante consideración, el congreso ha resuelto la apertura de otros caminos en dirección á los ríos navegables que van al estuario Amazonense, como son el de Buena Vista al río Ichilo, el de Sorata á Mapiri, el de Camata á Apolo y el de Cochabamba á Covendo.

Pero sin hacer caudal de lo expuesto que responde directamente al pensamiento del tratado de Petrópolis el plan ferroviario trazado por el congreso en la ley de 26 de

diciembre ùltimo, no ha desatendido el compromiso contraído por Bolivia en el recordado artículo tercero del tratado de Petrópolis. Consigna dicho plan entre las líneas de *preferente construcción la que va de Oruro á Cochabamba, para ser prolongada al Chimoré* y la de La Paz á Puerto Pando, que son las mismas que los negociadores del aludido tratado tuvieron en vista al ajustar la estipulación que V. S. considera violada.

En la parte financiera de la ley ferroviaria se ha prescrito un *modus operandi*, de carácter puramente administrativo, de la exclusiva competencia de la soberanía de Bo livia que tan poco se aparta de la letra de la convención de Petrópolis, desde que el objeto único de esa convención, fué el asegurar la construcción de dichas obras, sin importarle, con qué fondos se llevarían á cabo. Se dijo allí que Bolivia aceptaba la supredicha indemnización con el propósito de aplicarla principalmente á la construcción de caminos de hierro ú obras tendentes á mejorar las comunicaciones entre los dos países, *y el ferrocarril de Oruro á Cochabamba*, designado á vincular *la región central de Bolivia con el sistema Amazónico,* está presupuestado en un millón de libras esterlinas, que es la mitad de la indemnización pagada por el Brasil. Por múltiples consideraciones que no es del caso mencionar, esa línea carecería del objeto amplio que debe caracterizar es-

tas grandes obras de vialidad, *si hubiera de tenerse en Cochabamba por ello, su prolongación hacia el oriente boliviano está contemplada en categoría preferente entre* las líneas que deben construirse en segundo término, supliéndose entre tanto, sus servicios, con el camino de que se ha hecho mérito al comienzo del presente oficio.

Mi gobierno cree que no es necesario ni mencionar la circunstancia de que para acometerse la construcción del ferrocarril al Chimoré, *es indispensable* concluir previamente la línea á Cochabamba, que será la cabecera y principio de aquella. La línea á Yungas puede ser iniciada más antes, en razón de que á esta ciudad de La Paz, es ya posible traer el pesado material que requieren esa clase de obras.

Mi gobierno se halaga con la esperanza de que la explicación que antecede llevará al ilustrado ánimo del gobierno federal el convencimiento de la lealtad y corrección con que el de Bolivia llena el espíritu y la letra de los compromisos que contrajo bajo la fe de su honor nacional en el Tratado de Petrópolis, confiando, que en justa reciprocidad, el de V. S. procederá á llenar los que le incumben respecto del ferrocarril Madera-Mamoré, para mejorar las comunicaciones y desenvolver el comercio entre los dos países, pues sin ese elemento primordial

los esfuerzos bolivianos resultarán estériles, frustráneos.

Aprovecho la oportunidad, para repetir á V. S. las seguridades de mi particular consideración.

Claudio Pinilla.

A. S. S. don Antonio de Feitosa, encargado de negocios del Brasil.

Presente.

La legación del Brasil en Bolivia por encargo de su gobierno presentó ante esta cancillería una nota de reservas contra la ley votada por el H. congreso nacional del año pasado, trazando el plan de los ferrocarriles que debían construirse en esta república. Dicha nota se fundaba en que la referida ley, desatendiendo la segunda parte del artículo 3º del tratado de Potrópolis que aplica la indemnización de los dos millones de libras esterlinas principalmente á la construcción de ferrocarriles ú otras obras tendentes á mejorar las comunicaciones y desenvolver el comercio entre Bolivia y el Brasil, no sólo no aplicaba la mayor parte de la indemnización al fin estipulado, sino que en su totalidad, era empleada en ferrocarriles llamados todos á

desenvolver la comunicación de la república, con otros puntos y direcciones.

En respuesta á dicha nota, creí conveniente hacer constar los hechos siguientes:

1º—Que el gobierno de Bolivia, cumpliendo lo estipulado en el tratado de Petrópolis, había emprendido ya el trabajo de dos caminos tendentes á mejorar desde luego la comunicación de las regiones bolivianas limítrofes con el Brasil; tales son los caminos de Cochabamba al Chimoré y de La Paz á Puerto Pando, hallándose ambas vías presupuestas en Bs. 700,000.

2º—Que con igual empeño se había emprendido el camino carretero de Santa Cruz al nuevo puerto que debe establecerse junto al arroyo Concepción, con un costo probable de Bs. 800,000 á 1.000,000.

3º—Que además el H. congreso, había resuelto la apertura de otros caminos en dirección á los ríos navegables que van al estuario del Amazonas, como son el de Buena Vista al río Ichilo, el de Sorata á Mapiri, el de Camata á Apolo y el de Cochabamba á Covendo.

4º—Que fuera de lo expuesto en la ley de ferrocarriles se había contemplado la estipulación del tratado de Petrópolis con la construcción de la línea férrea de La Paz á Puerto Pando y de Oruro á Cochabamba, *que debía ser prolongada después al Chimoré*.

En efecto, sólo las líneas de La Paz á

Puerto Pando y de Oruro á Cochabamba, *sin la cual* no podría construirse un ferrocarril al Chimoré, tienen un costo superior al valor total de la indemnización brasilera.

Con las referidas explicaciones, quedó terminado el incidente, pues se halla demostrado que nuestro gobierno mira con especial interés el desarrollo de la región oriental y del territorio de Colonias, que por su posición geográfica no puede menos que estar ligada á las comunicaciones y al comercio con el Brasil.

(«El Ferrocarril», julio 22—24.)

Cochabamba y sus montañas

La propuesta presentada ante el gobierno, por el industrial señor Patiño, impone comprobar las ventajas de la vía proyectada; la tarea no es difícil: bastará para ello, reproducir todo lo escrito desde hace años.

La importancia de la conferencia leída por el R. P. Francisco Pierini, hace dos años, es tal, que para propiciar la propuesta que la consideramos salvadora para el país y especialmente para Cochabamba, la reproducimos en primer término.

Estudia el erudito franciscano las ventajas del suelo en la provincia del Chapare,

las necesidades de los distritos poblados é incita á ocupar esa exuberante región para desarrollar la industria agrícola del país.

Inicia proyectos que den ocupación al menestral, ampara los derechos del pueblo al territorio ocupado por los acaparadores, que no buscan progreso, sino latifundio reservado para lo futuro.

Marca, por fin, la frontera en los apartados campos benianos y pide con patriotismo remarcado se la resguarde con población nacional, con los hijos de la patria que faltos de trabajo van en busca de él á las lejanas playas del Pacífico.

El humilde franciscano, que en servicio de su patria adoptiva hace años, vive entre las tribus de nuestros bosques y en amparo de los menestrales que recorren nuestras poblaciones, se llenará de jùbilo cuando llegue á conocer allá en Baures ó San Pedro, las cortas pero significativas líneas que apenas conocida la propuesta le dirigimos, felicitàndolo, y lo felitamos, porque la obra será debida en gran parte á él y es para comprobar esta convicción y refrescar en el pueblo las iniciativas, que reproducimos con preferencia, prometiendo seguir la obra de propaganda, con trascripción de otros trabajos más.

No olvidaremos en esta labor de recuerdo á otro esforzado propagandista: el doctor Juan F. Velarde, que desde 1871 y en ser-

vicio de propósitos industriales, hermanados con los intereses patrios, señala la ruta Mamoré, como la comercial para Bolivia.

Vemos vislumbrar un mañana grandioso para la patria, y justo es que recordemos á los que tomaron su cuota parte en la obra común.

Los documentos se sucederán y de la lectura de ellos se desprenderá que al perseguir como meta de aspiración patriótica el ferrocarril al Chimoré, hemos servido también á la patria en la escala de lo posible.

La obra de acopiar comprobantes sobre tan trascendental asunto, demostrará que no es aspiración de hoy la que va á realizar el esforzado industrial señor Patiño, sino aspiración de años y siglos atrás; que el pensamiento de procurar la vinculación de Moxos con los pueblos del altiplano, fué acariciado por los hijos de Loyola, que en repetidos combates sostuvieron la soberanía de España hasta Cuyabá y exploraron las diversas sendas, únicas que hasta hoy subsisten.

Mostrará también el empeño de los gobernadores é intendentes que antes de 1777 se esforzaron en resguardar las fronteras, surcando las corrientes del Mamoré hasta ingresar en el Madera.

Habituados á no dar opinión sobre asuntos que interesan al país, sin conocerlos á fondo, hemos, desde el primer momento,

amparado la propuesta Patiño, porque teníamos convicción formada desde años atrás, de que la única vía posible para emancipar el comercio nacional de la tutela de los vecinos del occidente, es la del Mamoré.

Refrescada la memoria del lector con los documentos que vamos á reproducir, convendrá con nosotros en que para resguardar fronteras y facilitar trasportes, es indispensable abordar á los ríos navegables, siendo el primero el que nace en las vertientes de nuestras cordilleras.

F. Q. S.

TOPICOS ACERCA DE SUS REGIONES DEL N. O.

Conferencia de Fr. Francisco Pierini

¿Por qué SS. es este un tema que tiéneme preocupado hasta el punto de hacerme echar en olvido la natural reserva, que en orden á problemas de carácter temporal debe guardar un religioso claustral, y de añadidura ajeno, por su educación y modo de ser, á cuestiones que no tengan por objeto inmediato la salvación de las almas? ¿Por qué me hace tan osado, hasta representarme como muy lícito, el lanzar iniciativas, aconsejar medidas, criticar providencias que prestigiosos hombres de estado, toma-

ron para solucionarlo, cuando este proceder, en otros asuntos que no reuniesen las circunstancias del presente, denunciaríamelo como censurable mi misma conciencia?

Sencillamente, SS., sucede esto, porque tratándose de asuntos que interesan grandemente al país al que se ama como à la propia Patria, considero un deber, aportarles el contingente de los propios conocimientos, y esto, aun cuando tales conocimientos estén destituídos de todo oropel científico y no tengan más mérito que el de una concienzuda observación personal, verificada al impulso de un vehemente deseo de colaborar á la prosperidad nacional, y á la de Cochabamba en particular.

Tengo un motivo más para creerme autorizado á terciar en el tema que traigo entre manos. Considero vinculada con él la suerte de los que llamamos los *desheredados* de la fortuna; y en un discìpulo del caritativo Nazareno, que ante las muchedumbres famélicas exclamaba: *misereor super turbam*—reputo un crimen, el no abordarlo, sabiendo que de hacerlo, pudiera contribuir á mejorar su aflictiva situación.

I

En servicio de la religión y del país, por cuarta vez, SS., he visitado las regiones que se tienden al N. O. de la enhiesta cor-

dillera Andina, y por cuarta vez, he sentido palpitar mi alma, á la contemplación de tanta magnificencia como en ellas ha encerrado la mano del Omnipotente.

Las forman cadenas de caprichosas montañas, que en suaves ondulaciones, desde las alturas de las nieves perpetuas, se escalonan hasta llegar á los llanos de constante elevada temperatura: las cubren bosques de inconmensurable extensión, que desde el monte cercano no alcanza á dominar la vista del hombre, bosques que encierran en su seno, cuanto de rico, útil y apreciable puede ofrecer á las industrias y á las artes, el tesoro inagotable del gran reino vegetal.

Serpentean por sus gargantas innúmeros arroyos, y en sus valles, ó mesetas murmuran caudalosos é imponentes ríos, que por doquiera esparcen la lozanía y el verdor.

Aves de los más variados colores y de los trinos más suaves, cruzan sus aires; viven y se multiplican á la sombra de sus bosques, infinita variedad de cuadrúpedos: el fondo de sus ríos está poblado de un mundo de infinitos peces, ni faltan en el seno de sus elevados montes, preciosos y útiles metales.

Aterradoras son las tormentas cuando braman en su cielo: pardas las nubes que en los más de los días lluviosos se campean en

él, los huracanes soplan con una vehemencia que llegan á desarraigar de cuajo los árboles seculares; pero, cuando los vientos cesan, ni los vapores acuosos se condensan en las alturas.........yo no he visto mayor diafanidad de cielo, no he visto noches más estrelladas, no he contemplado mayor poesía, que la que ofrecen las montañas del N. O. con sus melancólicos ocasos, sus rientes auroras; con sus bosques, sus arroyos y su cielo.

Este el panorama del conjunto, esta la indumentaria exterior con que á los ojos del viajero se presenta ese pedazo de cielo traído á la tierra, en el que tienen origen los múltiples afluentes que forman nuestra pintoresca hoya mamorénica.

A la sombra de uno de sus palos maría, al estridente murmullo de uno de sus ríos, á la contemplación de uno de sus rientes ocasos, poetas y artistas delicados, bien podrían hallar inspiración para regalarnos páginas parecidas á las Georgias, ó lienzos que no fuesen indignos del pincel del B. Angélico ó de Murillo.

II

Si son parajes, SS., que se prestan á la contemplación de los artistas, ofrécense, sobre todo, á dar tema de estudio á los hombres de estado, al economista, al cultor de las ciencias sociales.

Se trata, SS., de una superficie de cerca de 860,000 kilómetros cuadrados, dentro los que podría caber una población de *cincuenta á sesenta millones* de habitantes. Se trata de vías fluviales, que á un país sin salida al Océano, podrían franquearle las *puertas* del Atlántico y ponerlo en inmediato contacto con los ricos mercados de Europa. Trátase de praderas inmensas en que el ganado se reproduce en estado salvaje, y de un suelo de fecundidad tan asombrosa, que á él puede aplicársele la enérgica frase Escrituraria— *Es tierra que brota leche y miel.*

Y esa tierra no ha sido roturada aun por la punta del arado, ni el filo de la azada ha abierto todavía sus entrañas. Esa superficie dentro la que podrían tener cabida dos de los más grandes países de Europa, poblada en mínima escala en su parte central y en las barracas de algunos de sus ríos extremos, en noventa y nueve centésimas partes de su vasta superficie no ha sido hollada por la planta del hombre, ni hay otro soberano que la disfrute, fuera del puma y del jaguar.

Cuando en la conferencia que os presenté en 1905, y que con meditado epígrafe intitulé: «*La vida al lado de la muerte*». yo SS. al frente de un cuadro de miserias que nos ofrecìa nuestro desgraciado pueblo, obligado por la necesidad, á desterrarse á

países extraños, en busca del pan del proscrito, os presentaba otro también destinado á hacer resaltar la exuberancia prodigiosa, la pasmosa fertilidad del suelo que el Padre común había colocado á una distancia de medio grado geográfico apenas de esta bella ciudad, os interpelaba entonces y os decía: «¿Por qué mientras aquí nos morimos de hambre, desdeñamos la vida que á manos llenas nos brinda al otro lado de la Cordillera la Naturaleza? ¿Por qué preferimos ver á nuestros hijos ir á mendigar á tierras extrañas el pan extranjero, cuando á cuatro pasos del desierto en que vivimos la mano del Providente nos tiene reservada una herencia que nos envidiarían otras naciones?»

A esta interpelación respondía yo mismo, explicando el fenómeno, y atribuyendo su causa principalmente á las malas y confusas leyes que reglaban la adquisición de las tierras baldías del Estado, no menos que á la incuria de los dirigentes de la cosa pública, «los que, decía, engolfados en rencillosas cuestiones de baja política, carecen del tiempo necesario para estudiar y remediar las necesidades del pueblo».

Creí entonces, que hubiera podido obviarse estos inconvenientes, sancionando un proyecto de ley, que yo formulé en los siguientes términos:

«El Congreso Nacional decreta:—Pro-

cédase á dividir en lotes de á 250 hectáreas cada uno, las tierras baldías de la región montañosa del departamento de Cochabamba, y convóquese á sus vecinos, para que cada padre de familia, ó quien lo represente, opte por uno de los lotes en el punto que le fuere designado por la suerte.—*La división la verificarán los ingenieros nacionales, quienes levantarán el plano correspondiente.*—El que obtuviere un loto, no pagará al Fisco derecho alguno hasta el quinto año de la posesión provisoria, debiéndosele extender el título definitivo de propiedad, al empozar después de los diez años, la última cuota».

Estoy lejos SS. de alimentar la pueril vanidad de creer, que mis iniciativas de entonces, hayan podido influir para que en la Ley de 13 de octubre de 1905, relativa á las tierras baldías del Estado, se hubiese introducido el artículo sexto, que dice así:—«El gobierno reservará las tierras baldías que conceptuare necesarias para la colonización, con el objeto de distribuirlas entre los indígenas». Lejos estoy de imaginar, que tales iniciativas hayan obrado en el ánimo del señor Ministro de Colonias, doctor Vicente Ballivián, para hacer que se dirigiera á la junta Agro--pecuaria de ésta, consultándola sobre la zona más apropiada que pudiese reservarse para adjudicarla en lotes á las familias pobres que quisieran instalarse en ella.—Lo único que hago constar es, que el

Legislador y el Gobierno nacionales, realizaron en parte, los tópicos por mí acariciados.

Con todo SS., cuando afirmé entonces en orden al abandono en que yacían las tierras explotables y cultivables de la zona N. O. de la República, tengo que repetirlo, con sentimiento, después de cuatro años que han pasado desde que se dictaron las nuevas providencias.

Para comprobarlo, no precisamos bajar al Beni; basta que recorramos con la imaginación la región montañosa de Cochabamba. Miradlas, SS. Las tierras bañadas por el Sécure, el Chapare y el Chimoré: nuestros bosques, en los que serpentean el Cocapata, el Challaguani y el Altamachi; el Isiboro, el Tablas y el Corani, el Paracti, el Palmar y San Antonio, el Ibirizo, el Icuna y el Icharco, siguen todavía desiertos. El hijo de Cochabamba ha esquivado imprimir en ellos la huella de sus plantas, y donde ella se adivina, es para comprobar los hábitos de crónica indolencia que, con razón ò sin ella, atribuyen á nuestro pueblo, los departamentos hermanos.

¿Y cuál SS., la causa porque no se haya hecho caso de las franquicias otorgadas por el Estado á nuestras clases proletarias, que despuès de todo, en medio á sus vicios de raza, no puede negárseles aspiraciones para mejorar su suerte? ¿Cuál el motivo por-

que después de haberse dictado y reglamentado la ley de tierras baldías del Estado, reduciendo su valor, para las clases pudientes, á la miseria de 10 centavos por hectárea, éstas se hayan hecho las sordas á las intimaciones de una aspiración natural, que nos lleva á rodearnos de comodidades que se allegan mediante el trabajo, y están en relación directa con los títulos de propiedad que se poseen? Y hablando más claro. ¿Por qué SS., poseyendo á cuatro pasos de Cochabamba, tierras que á manos llenas brindan la abundancia y la vida, contemplamos todavía el espectáculo triste de la emigración de nuestros indios y artesanos, que van á fecundar con sus sudores, suelos extraños, y á muchos de nuestros jóvenes los vemos convertidos en guardianes de nuestros parques durante el día, y en plantones de los casinos en las primeras horas de la noche, encubriendo su ociosidad con el especioso manto de la falta de un trabajo decente con qué ganarse honradamente la vida?

El por qué de este fenómeno es fácil explicarlo. Hay deficiencias en la Ley y Reglamentos de tierras baldías: *faltan en Cochabamba oficinas de información y protección para las familias pobres que quisieran hacer uso de las franquicias que les otorga la ley*; y por último, aun tiene que resolverse el disputado problema de un camino que debe conducirnos al otro lado de la Cordillera.

III

La Ley ha establecido que las tierras baldías del Estado, son adjudicables á los particulares que las soliciten y que desembolsaren el valor de diez centavos por cada hectárea de terreno que pretendieren hacer suyo. Ha reservado zonas para distribuirlas gratuitamente, en lotes á los indígenas; pero ¿dónde están SS. esas tierras? ¿dónde estas zonas?—Cochabamba las tiene al N. E. de su Cordillera andina—Ya: pero son contados los que las conocen, y los mismos pocos que las han visitado hallarían dificultoso el ubicar en ellas una petición cualquiera.

Se trata, en efecto, de regiones casi inexploradas y cuyas secciones hasta carecen de nombres que las determinen. En ellas hay superficies que ya han sido pedidas, sin que conste si también han sido consolidadas; y en caso de estarlo, se hace difícil determinar el punto en que se dividen de la propiedad del Estado, pues fuera de los límites arcifinios, no tienen otros artificiales que sirvan de marco á la propiedad particular.

Y sin embargo, el artículo 5° del Reglamento á la Ley que he llamado deficiente, exige que toda petición debe expresar la calidad de la tierra, la ubicación precisa é indicación de la jurisdicción provincial y

cantonal á que pertenezca la superficie pedida, los nombres de los colindantes y denominación de sus propiedades, especificando si son concesionarios de tierras del Estado, ó propietarios particulares.

Son condiciones estas SS. que fueran exigibles, en justicia, siempre que se tratase de regiones de fácil acceso, de observación practicable, y en donde los poseedores de tierras consolidadas ó estuviesen radicados ó cuando menos tuviesen implantados algunos trabajos. Pero, nada de esto existe allá. Para las novecientas noventa y nueve milésimas partes del pueblo cochabambino, aquellas regiones son tan conocidas, como lo son para el que habla los desiertos del Africa: y en tales condiciones ¿quién ha de encontrarse en grado de formular un pedimento, cuando, en el mejor de los casos, después de hacer su presentación en papel sellado de 10 Bs., después de pagar los derechos del abogado, verificar los gastos para las tres publicaciones, y oblar un fuerte salario á dos peritos mensuradores, va á ver fracasadas sus prácticas, con la presentación intempestiva de un título preexistente, que anula en su base el que ya soñaba adquirir?

Y la hipótesis, SS. no es gratuita. En el terreno de las teorías, nadie dirá que no ofrezca casos de posibilidad, y en el de los hechos, no son pocos los que atestiguan,

que las colisiones anotadas, han sido más frecuentes de lo que podría suponerse.

Inconvenientes son estos, SS., que habríanse obviado, si al sancionarse la ley de 18 de octubre de 1905, en ella se hubiese introducido un artículo que insinuè en mi repetida conferencia del mes de julio del mismo año, y que ahora formularía de este modo: «El Poder Ejecutivo, mediante los ingenieros nacionales, *proceda al levantamiento del mapa relativo á las tierras baldías*, debiéndose especificar en éste, previa compulsa de los títulos que presentaren los propietarios, cuáles son los terrenos hasta hoy consolidados. En una de las copias de dichos mapas, que se conservará á la vista del público, en la oficina del Notario de Hacienda, se hará las anotaciones del caso, cuantas veces en lo sucesivo viniérense haciendo nuevas concesiones».

Os dáis cuenta SS. de los efectos que hubiese producido la disposición anotada.— Con ella, el peticionario de tierras baldías del Estado, habría podido organizar su expediente con vista del solo mapa, sin necesidad de tomar datos de fuentes que no pueden estar bien informadas y sin correr el al burde malgastar el dinero y tiempo en morosas gestiones, para hacer suyo un lote de la herencia comùn.

Con esta medida, hubiese también resultado algo más que una fórmula sin sentido

práctico, el decreto prefectural que es de estilo ponerse al pie del escrito de presentación, ordenando que informe el Notario de Hacienda, y éste, al evacuarlo, habrá hecho algo más, que dar testimonio de lo que no sabe.

Algo más, SS. Tal disposición, debidamente aplicada, habríamos dado á conocer si el pueblo tiene todavía opción á las tierras del Estado, ó si éstas, como lo ha venido acentuando alarmada la prensa, están convertidas ya en inmensos condados de pocos especuladores, que pagando una miseria, han tratado de locupletarse á expensas de la Nación.

IV

Cuanto va dicho, refiérese en general, á tierras baldías, adjudicables mediante el pago de la tasa legal. Pero se ha dicho ya SS., que la ley tiene reservadas, en todos los departamentos, tierras destinadas á la colonización: para su repartición gratuita entre los indígenas.

Estas últimas, para que lleguen á constituir la hijuela que en el reparto de los bienes comunes corresponde á los menesterosos, necesitan algo más que el simple levantamiento de un plano. *Precisan ser divididas en lotes enumerados y encomendarse su distribución á un grupo de ciudadanos de buena vo-*

luntad, que formando institución jurídica, estuviesen sin embargo desembarazados de seguir procedimientos burocráticos, que en tantos casos, son el escollo en que se estrellan las mejores intenciones.

A esta institución que la constituiría un Presidente, un Vice, con dos Vocales y un Secretario rentado, yo le atribuiría una triple misión: Hacer propaganda, por medio de la prensa, en el sentido de promover el éxodo de nuestras clases menesterosas, hacia la tierra de promisión: Adjudicar al representante de cada familia pobre, sin previas publicaciones ni mensuras, el lote que le designare la suerte: Administrar los fondos que se consignasen en el presupuesto para el fomento de la colonización nacional.

La institución podría ser bautizada con el nombre de PATRONATO DE EMIGRACIÓN.

Fácil es darse cuenta de los alcances y utilidades de las dos primeras funciones que se atribuyen al Patronato........................

V

Sin embargo, señores, ni el levantamiento de mapas, ni la creación de los Patronatos, ni las partidas más gruesas y efectivas que se consignaren en los presupuestos nacionales, alcanzarán el tópico de colonizar nuestras desiertas montañas, *mientras los poderes públicos de la Nación no se preo-*

cuparen de ligarlas con caminos á los centros poblados.

Parece inverosímil, caballeros! Se trata de zonas que la voz pública señala como las más ricas de la Repúbica y las llamadas á constituir el porvenir de la Patria, de zonas trajinadas desde los principios de la conquista, cuando los Padres Jesuitas las recorrieron para comunicarse con la llamada entonces Provincia de Mojos: de zonas por las que baja cada año al Beni, no menos de unas 15 á 20,000 arrobas de carga: de zonas, en fin, que están surcadas por ríos que comunican directamente con el Atlántico y por ende con Europa.........y por esas zonas, los poderes nacionales hasta hoy no han podido trabajar ni un mal camino de herradura!

El único que hoy existe y que partiendo de Cochabamba se dirige por el alto de San Benito á los Yungas del Espíritu Santo y de allá á Santa Rosa del Chapare, desde las 10 leguas de la ciudad, no puede dársele sin ofender el diccionario, el nombre de camino. Es una pésima senda, sembrada de osamenta de animales y de suspiros y lágrimas, y acaso también de maldiciones de los transeuntes.

Mide desde Cochabamba apenas 34 leguas, y en el mejor de los casos, un animal mular, cargado con el insignificante peso de 2 quintales lo recorre apenas en siete días,

que se duplican y triplican cuando el viaje debe hacerse en la estación lluviosa.

¿Es que un camino de herradura al Chapare ó al Chimoré es verdaderamente impracticable? ¿Es que el erario nacional ha carecido de fondos para acometerlos? Nada de todo esto. Lo que hay es que en el país siempre se tiene el prurito de hacer caminos nuevos, desechando como inservibles los existentes; y como para acometer aquellos nunca se vota una partida que haga posible su ejecución en el intermedio que corre entre una y otra estación lluviosa y al comenzar los nuevos, se descuidan los antiguos, viene á resultar que al caer los primeros aguaceros, nos quedamos sin los unos ni los otros.

Es este prurito de hacer caminos nuevos, señores, y este absurdo de quererlos trabajar por secciones, que en lo mejor se abandonan para seguir nuevos trazos ó se dejan por falta de recursos, los que han absorbido á la Nación capitales que hubieran abastecido para cruzar con vías carreteras el territorio nacional y hasta para que hubiésemos podido llegar en automóvil al Chimoré.

Súmense las partidas presupuestarias que con destino á trabajo de caminos figuran en la ley financial de los ùltimos 25 años, y dígaseme si ha podido hacerse más

derroche de dinero, para empeorar cada d más nuestras vías de comunicación.

El buen servicio de la vialidad, no consiste en tener muchos deshechos que nos conduzcan al mismo término. Pocos caminos y bien mantenidos, he ahí lo que necesita y abastece al país, dentro de la esfera de sus actuales condiciones económicas, agrícolas y comerciales, para su desenvolvimiento.

Es lo que imperativamente debe hacerse hoy para ligar el departamento con sus montañas y ríos del norte y llenar este tópico es tanto más inaplazable, cuanto que de no hacerlo, no sólo continuarán desiertas las inmensas florestas que con la voz murmurante de sus ríos parecen reclamar se ponga un paréntesis al secular silencio que las tiene envueltas: no sólo seguirá nuestro pueblo á ser el desheredado de la fortuna, él que tiene asignada una riquísima herencia en la testamentaría del Padre común, *sino que quedará sin aplicación una arteria de singulares condiciones que la Naturaleza ha puesto en nuestras manos para abaratarnos los artículos que la necesidad ó el lujo nos obligan á proporcionarnos en los mercados del viejo mundo: nos expondremos á perder mercados qne tenemos derecho á conservar á título de primeros ocupantes y de propietarios, y hasta, señores, hasta......-....lo dice—nos expondremos á dejarnos despojar de nuestra soberanía, en terri-*

torios en donde con legítimo derecho hoy se despliega al viento la gloriosa tricolor nacíonal.

VI

Para hilvanar más tarde mis ahora sueltos pensamientos debo llamar vuestra atención, señores, sobre la formación hidrográfica de nuestra cuenca mamorénica.

La forman en su origen el Chimoré, el Chapare y el Sécure, al primero de los cuales se reune el Guapay ó río Grande, y á los cuatro se adjuntan en seguida el Guaporé, engrosado en su curso por el Itonama y el río Beni, en el que confluye al que lleva el nombre de Madre de Dios. Al llegar con el nombre de Mamoré al punto denominado Guaya-ramerín, antes de que el río Beni le entregue el poderoso contingente de sus aguas, aparecen las famosas rompientes ó cachuelas que recuerda con horror el viajero de las regiones benianas y que comenzando con la llamada Guajara-Gazú, termina con otra llamada Teutonio, en las inmediaciones de San Antonio, dominio del Brasil. En este punto el Mamoré, que ya ha tomado el nombre de Madera y que hasta aquí ha seguido una dirección Norte, con inclinación muy ligera al Este se pronuncia tangiblemente hacia este último punto cardinal, y sin desvariarse del Septentrión sigue su marcha majestuosa y desembarazada hasta al-

canzar el Amazonas cerca de Manaos y precipitarse con él en el Atlántico anchuroso, exactamente en el grado cero del Ecuador.

Tres son los departamentos bolivianos que se comunican directamente con la hoja mamorénica que hemos descrito y los tres aprovechan de los propios ríos para ponerse en contacto con el riquísimo Beni. Cochabamba, por el Chimoré, el Chapare y el Sécure. Santa Cruz, por el Guapay ó rìo Grande. La Paz, por el Madre de Dios y el rio Beni. Todos estos afluentes son de navegación franca en la estación lluviosa; el Guapay y el Chapare pueden serlo en ocho meses del año: *pero de uno solo está comprobado que puede darla á las lanchas durante el curso del año entero.*—EL CHIMORÈ.

Este río nos importa estudiarlo con especialidad, señores. Sus nacientes, como podéis observarlo en el mapa que tenemos á la vista, brotan de la elevada serranía que se halla à espaldas de Pojo y ya se presenta imponente antes de traspasar los ùltimos ramales de las montañas andinas. Al penetrar en el llano, recibe por la izquierda las aguas del Icharco y á no mucho andar el Secersama le entrega las suyas por la derecha. Engruesa luego su torrente con el tributo que le pagan la Jota y el Ichilo, y se confunde con el Chapare, que ha corrido casi paralelo con él y á no mucha distancia desde que éste ha recibido las aguas del Coni.

Esta su formación. En cuanto á sus condiciones de navegación, he aquí cómo se expresaba con referencia á él, el infatigable obrero del progreso nacional, doctor Juan Francisco Velarde, en una correspondencia que ha visto la luz en «El Heraldo».

«Este río (el Mamoré) es navegable pa-« ra buques de un metro de calado en todo « su curso, desde Guayaramerín hasta vein-« te leguas arriba de su confluencia con el « Chimoré, desde donde se le denomina I-« chilo y Mamorecito; no obstante de que « en esa unión aun tenía tres metros de pro-« fundidad al 24 de mayo de 1872 cuando « lo exploré por encargo del Coronel Georg « E. Church». El señor Cronembold, conductor de los correos del Beni en lanchas, en un informe que prestaba á principios de este mismo año, comparando las condiciones de navegabilidad de los ríos Chapare y Chimoré, se expresaba también de este modo:

«Me parece que el río Chapare no pue-« de ser la arteria navegable ó puerto de « Cochabamba para el porvenir; pues, aun-« que durante unos tres meses del año, y en « el caso de estar limpio de palizadas, pu-« dieran entrar vapores de 100 á 200 tone-« ladas, no es un río que ofrezca una nave-« gación segura durante todo el año. Así, « pues, la localización de un puerto en *To-« dos Santos* podría considerarse como pro-

» visional mientras *se resuelva establecer un* « *verdadero puerto en el Ichilo*, ó sea frente « á la Misión Franciscana de San Antonio « en el Chimoré».

Haciendo iguales apreciaciones por lo que atañe al río Beni, de que se sirven los de La Paz y el Chimoré, de que deberemos servirnos los cochabambinos, el señor Leopoldo Uriarte, escribe en «La Prensa» de Oruro: «Como no tengo intereses que defender ni en la vía de Puerto Pando ni en la del Chimoré y tan sólo me guía el progreso general de todo el Oriente y Noroeste, que conozco palmo á palmo.........por esta causa doy mi opinión franca, desinteresada é imparcial...............Desde el Chimoré con un pequeño desmonte en ambas orillas y dragando algunos malos pasos que dificultan la libre navegación por efecto de troncos enterrados en el cauce, puede obtenerse una vía fluvial muy rápida que pondrá en comunicación frecuente y en pocos días La Paz, Oruro y Cochabamba, con la capital del Beni (Trinidad), Riberalta y Guayaramerín.........El alto Beni (río de La Paz), no *podrá jamás reportar* estas ventajas porque no es navegable, sino con *callapos* que á cada paso naufragan».

Las trascritas, señores, son opiniones emitidas en el presente año. No las conocía ni podía conocerlas el conferenciante; cuando en 1907 oficiaba al señor Ministro de

Colonias, en los términos que váis á escuchar: «El río que hasta hoy ha llamado la atención de los ingenieros y á cuya habilitación convergen los esfuerzos del Supremo Gobierno es el Chimoré, y es en el punto en que la Jota le entrega sus aguas, (más ó menos á la altura de Santa Rosa) donde los ingenieros que estudiaron el camino carretero á esta región proyectaron construir el respectivo puerto. Sobre el del Chapare tiene este río la ventaja de ser menos abundante su palizada, de carecer de cachuelas y de no bajar de dos brazos de agua en el tiempo más seco, y de alcanzar tres y cuatro brazos en la estación lluviosa. Su misma gradiente es menos sensible que la del Chapare y las lanchas que pudieran subir de Trinidad encuentran menos resistencia en su marcha».

VII

¿Para qué vengo reproduciendo, señores, ante vosotros unos testimonios que, á más de fundarse en observaciones personales, tienen el mérito apreciable de ser también científicos?

Los he reproducido, señores, para acreditar un hecho trascendental, cuya existencia parece ignorarse en el país.

Se ha escrito y repetido que con firmar el contrato Bello-Codecido, Bolivia quedó

reducida á ser un país esencialmente continental, sin puerta al mar, y la cosa no puede ser más falsa. *Esa puerta la tenemos á las goteras de Cochabamba*—ESTÁ EN EL CHIMORÉ.

Los puertos de Antofagasta y Cobija que poseíamos antes de la guerra de 1879, distaban de esta ciudad once grados geográficos, 120 leguas marítimas en el espacio, 200, cuando menos, medidas sobre un terreno, que si bien lleva intensos tesoros en su seno, su faz exterior lleva al alma la desolación de la muerte.

Al nuevo punto puede llegarse pisando una alfombra de flores; escuchando el murmullo encantador de caprichosos ríos; sombreados por seculares árboles, que mueven sus ramas agitadas por un céfiro blando, que trae mil fragancias al sentido.

¿Su distancia?

Un grado y medio geográficos, medidos en el horizonte: medidos en el terreno, de cuarenta á cuarenta y dos leguas!!!

¿Y ese puerto nos llevará al mar? Sí, porque las rompientes que dificultaban su curso desde Guayaramerín á San Antonio, quedan salvadas por el ferrocarril Mamoré-Madera, que trabajado ya en una larga extensión, decididamente lo tendremos en la frontera boliviana cuando más hasta dentro de dos años. Y no sólo nos llevará al mar, pero conducirá nuestra quina, nuestros cue,

ros, nuestros metales, nuestra goma á Europa, en un término tan breve que al indicarlo peligra la verdad.

Dadme, señores, un ferrocarril de La Paz á Cochabamba, de Cochabamba al Chimorè: dadme que yo pueda disponer de una lancha desde el Chimoré á Guayaramerín, de una butaca en el ferrocarril directo, hasta el punto de Puerto viejo, punto terminal del que construyen hoy los brasileros: dadme el poder encontrar en el momento de mi arribo un vapor de pasajeros, que desde allá se haga á la vela para el viejo mundo........ y desde La Paz, pasando por Cochabamba, en 19 días útiles de viaje, yo saludo con el sombrero en mano el cielo azulado de mi bella Italia.........

Dìganlo los números.

De La Paz á Oruro 205 kms. que con una velocidad media de 40 kms. por hora, importan m/m. 5 horas y cuarto.

De Oruro á Cochabamba 210 kms. que con una velocidad media de 40 kms. por hora, importan m/m. 5 horas y cuarto.

De Cochabamba al Chimoré 250 kms. que con una velocidad media de 40 kms.por hora, importa m/m. 6 horas.

En lancha del Chimoré á Guayaramerín, sin caminar de noche, 6 días.

El ferrocarril de Guayaramerín á Puerto viejo 290 kms. que con una velocidad media de 40 kms. por hora, m/m. 7 horas y cuarto.

En vapor de Puerto viejo al Golfo de Génova, m/m. 12 días.

Total: 18 días, horas 23 y cuarto.

Esta rapidez de comunicación con el viejo mundo se explica, señores, por la naturaleza de la línea que tiene que describirse, al seguir la ruta del Chimoré.

Tomad la de La Paz por Guaqui, Titicaca, Mollendo, ó bien por Antofagasta ó finalmente por Tacna y Arica. Vosotros después de bajar desde el grado 16° 30' de latitud austral, hasta los grados 17°—18° 30', 23° 40' respectivamente, para colocaros sobre el mar, necesitáis avanzar en la misma dirección, opuesta en realidad á la que intentan, hasta encontraros con el Estrecho de Magallanes, que no traspasaréis hasta llegar á 53° grados de latitud, que los habéis recorrido á pura pérdida de dinero y de tiempo, pues que para llegar á Europa, necesitáis desandar el mismo camino sobre el Atlántico, y á que fin? para colocaros nuevamente sobre la latitud que teníais al salir de La Paz. Es después de haber perdido inútilmente la friolera de 84 grados horizontales en el sentido de la latitud, m/m. y á lo sumo, de haber ganado 20° en el sentido de la longitud oriental, que vosotros dáis comienzo á vuestro itinerario con rumbo á Europa.

No bajéis hasta el Estrecho: idos por la Cordillera á Buenos Aires, situado á los

36º de latitud austral. La distancia inútilmente recorrida será menor, pero la pérdida de tiempo, que hoy más que nunca es oro, siempre considerable. Las leguas que habéis recorrido inútilmente no bajarán de 400.

Esto no pasa con la línea La Paz, Cochabamba, Chimoré. Es una diagonal que con inflexiones que no pueden tomarse en cuenta en una trayectoria de cerca de 62 grados nos lleva directamente del grado 17° al Sur en que se ha fijado el Puerto del Chimoré, al grado cero, en que el Amazonas precipita sus aguas en el grandioso Atlántico, de donde, procediendo siempre en la dirección del N. E, nos conduce al Estrecho de Gibraltar y nos comunica con las civilizadas naciones de Europa.

Y qué hace falta, señores, para que desde luego el país y Cochabamba en especial, puedan usufructuar de las ventajas de esa línea? *Nada más que 40 ó 42 leguas de rieles tendidos desde Cochabamba hasta la confluencia del Jota con el Chimoré.*

Los tenderemos?

Tengo fe en ello, señores, y quien nos lo dará no será la Compañía Speyer, en cuyas promesas, sin pecar de inocente, no puede ya confiar la Nación, sino el Gobierno brasilero, quien por segunda mano no tardará en ofrecernóslos. Digo no tardará, porque no concibo posible la existencia de la línea Mamoré-Madera, que ese Gobierno con

febril rapidez va construyendo, sin su natural complemento y razón de vida—la línea Chimoré-Cochabamba.

VIII

Pero mientras esto suceda, Cochabamba y el Gobierno nacional, no pueden descuidar el darnos interinamente un camino de herradura siquiera que nos dé posible acceso al puerto del Chimoré. No lo necesitamos sólo para poblar nuestras montañas y mejorar la situación económica del departamento; no sólo lo necesitamos para estrechar nuestros vínculos con el Beni y comunicarnos con el viejo mundo—*lo precisamos fatalmente, para no entregar el comercio del N. O. en manos de los brasileros y para resguardar nuestra soberanía nacional en aquellas apartadas regiones*.

El talentoso escritor de «El Heraldo», don Fernando Quiroga S., escribía en abril, una sentencia que debieran meditarla el país y los hombres de Estado, siempre que les esté á pecho el porvenir nuevos desastres para la Patria. «La línea Mamoré-Madera « ya en construcción, decía él, será una obra « civilizadora para Bolivia; pero á la vez « puede llegar á ser conquistadora si los po- « deres del Estado no se apresuran á nacio- « nalizar esa región, poniéndola en inmedia- « to contacto con los centros poblados. El

« constante avance del Brasil hacia el occi-
« dente no cesa, ni cesará, mientras que los
« pueblos que le cierran el paso al mar Pa-
« cífico, no comprueben que son capaces de
« impedirle su lenta conquista mediante la
« creación de pueblos y distritos». Y aña-
día: «Avanza la Nación lusitana sobre nues-
« tra frontera por Matogroso, avanza por
« el Madera, después que abusando de la si-
« tuaciòn política de gobierno en los años
« 67 y 903, nos quitó más de 300,000 kiló-
« metros cuadrados de territorio, pagando en
« parte con halagos á un rudo soldado y
« otra con suma de dinero que sabía le sería
« remunerado en poco tiempo con la renta
« del mismo suelo. Avanza no ya para con-
« seguir adquirir mediante pactos, sino para
« dominar mediante sus poderosas vìas fé-
« rreas que traerán las brisas del Atlántico
« á poblaciones separadas por largas distan-
« cias del Pacífico y que no tienen vincula-
« ciones sólidas con los pueblos de las altas
« cumbres andinas». Y concluía: «El aban-
« dono de años atrás sembró la cizaña que
« dió por fruto el tratado de 1903. El aban-
« dono de hoy, puede traernos frutos aun
« más amargos».........

El que yo *preveo* que saboreará muy pronto el país, es la pérdida de las plazas comerciales del bajo Beni, conquistadas y mantenidas hasta hoy al través de mil dificultades y sacrificios.

El movimiento de la carga á los pueblos y barracas del Mamoré y sus afluentes, por las vías de Santa Rosa, Puerto Rojas y Guarayos, es ahora mismo y no obstante las malas condiciones de nuestra vialidad, bien considerable. No tengo datos numéricos para precisarlo; pero el caminar no interrumpido de arrias por los precipicios de nuestros yungas del Espíritu Santo, el rodar constante de carretones por la vía de Cuatro Ojos y el continuo agitarse del remo en los ríos de San Miguel y Blanco de la región guaraya, hácenme comprender que aquella carga alcanza *á algunos centenares de miles de arrobas en cada año.*

Esa carga lo es de productos nacionales con poca mezcla de los extranjeros, y la suministran los departamentos de Oruro, Cochabamba, Santa Cruz y las provincias del Alto Beni. Oruro envía todos los años fuertes cantidades de sal; Cochabamba, remite harinas, patatas, chuño, trigo, sal, aguas gaseosas, cerveza del país, aguardientes de uva, licores y vinos; Santa Cruz, comercia con sus azúcares, su café, sus quesos, con alcohol y aguardiente de caña; el Alto Beni, finalmente, envía grandes cantidades de carne seca (charque) y de manteca, no menos que quesos, dulces, azúcar, chancaca, tabaco, resacado y ganado vacuno en pie.

Suponed ahora, señores, terminado el ferrocarril Mamoré-Madera y salvadas por

lo mismo las rompientes que eran un obstáculo á la importación al Beni de la carga procedente del estuario amazónico y de allende el Atlántico: suponed por este medio abaratados considerablemente los fuertes fletes que hasta hoy han impedido que nuestros mercados del N. O. estuviesen atestados de mercaderías y artìculos de consumo procedentes de países extraños ¿y creeréis, señores, que no contando nosotros con vías de fàcil tránsito, podremos hacerles competencia con los similares nacionales, cuando hoy, para poner una arroba de patatas en Santa Rosa, pagamos 4 Bs. de sólo flete y para colocar en el mismo punto 10 moldes de sal, los arrieros nos cobran y no sin justicia, 35 y hasta 40 Bs?.........

IX

No saliendo con buenos caminos y con población nacional al *encuentro del lusitano* que avanza con sus vías de hierro, nosotros no perderemos solamente los mercados del bajo Beni: también los territorios donde nace el codiciado árbol del oro conquistados ya en la extensión de 300,000 kms. c. por el Brasil y adjudicados en otros 120,000 kms. c. al Perú por un juez arbitrario, caerán en su totalidad en poder de estas dos naciones, que por hoy, son la Varsovia para Bolivia.

El ferrocarril *llenará* de brasileros nues-

tra hoya mamorénica, el Perú no descuidará nacionalizar esos distritos, que por fallo arbitral han sido declarados suyos. Deber de nuestra diplomacia será obstaculizar la preponderancia de los primeros, que podría llegar á hacer embarazoso el ejercicio de nuestra soberanía en aquellas lejanas regiones, é impedir que el aliado de ayer consume en nuestro daño el atentado que declaró legítimo el árbitro argentino.

Nuestros cancilleres podrán sostener ambos tópicos con una argumentación tan cerrada que no deje lugar á ninguna réplica: con un acopio de documentos que no den lugar á observación; pero si estos documentos y aquella argumentación no se levantan sobre la base tetrágena de un superior ejército de combatientes, sobre la base de unos cuantos miles de bien manejados Máuser y unas cuantas decenas de mejor montados cañones, creedme, serán argumentación y documentos, que no impedirán se nos arrebate nuevos jirones de patrio suelo.

En este siglo de positivismo así lo entienden las naciones, y aunque en Europa se proclame el principio del equilibrio continental y en América se lleven á la práctica las humanitarias doctrinas de la Haya, sin embargo allá, Italia refuerza sus fronteras sobre el Austria, la Francia sobre la Alemania y la Inglaterra lanza cada día al mar nuevos y más formidables buques de guerra;

y acá, la Argentina se dispone á parar el golpe que le prepara el Brasil, el Perú refuerza su escuadra y su ejército para redimir á las cautivas.

¿Qué quiero demostrar con esto, señores? En términos claros, quiero decir que si queremos que nuestras riquísimas regiones del N, O., tarde ó temprano, no nos vengan arrebatadas íntegramente, á más de poblarlas con elemento nacional, necesitamos resguardarlas con una fuerza competente, que en su caso, valga á hacer respetar nuestra soberanía—no sólo—sino que *precisamos comunicarlas cuanto antes con el resto de la República, á fin de que no se renueven para la Patria los días luctuosos que precedieron al tratado de Petrópolis*, cuando nuestros bravos soldados sucumbían en las soledades de Riosinho, Vuelta de Emprèsa, Puerto Alonso, y nosotros no les tendíamos la mano, por no encontrar un *desfiladero por donde volar á salvar con ellos el honor nacional.*

X

Esta dolorosa reminiscencia y la ilación entre las ideas vertidas en el curso de la conferencia, llévame, señores, á abordar la fundamental cuestión, relativa á un camino al Chimoré.

La urgencia de su realización, á más de emerger del fondo de cada uno de los tó-

picos que he tocado, hállase explicada en la conciencia popular.

Si, en efecto, es en esas regiones donde hemos de ir á encontrarnos con la tierra bendita que ha de salvar la situación económica de tantas familias pobres y ha de cambiar la faz de Cochabamba; si es por esa vía donde debemos ir á buscar una *rápida comunicación* con Europa y abaratarnos en esa forma los artículos extranjeros que consumimos, si desde allá, principalmente, debemos ir á defender nuestros mercados, y si es esa la *vía obligada* que debe seguir todo boliviano para un caso de llamada á generala, en un posible conflicto con el Perú ó el Brasil, lógico es concluir, que entre las premiosas necesidades que hoy tiene el país, *ninguna puede primar sobre la de abrir un camino al Chimoré.*

Los Srs. Speyer nos lo han ofrecido ferrocarrilero; pero sería pecar de ingenuos, admitir por un momento siquiera que lleguen á dárnoslo, cuando en tres años de reiteradas promesas, no han podido construirnos hasta hoy 50 kilómetros en la línea Oruro-Cochabamba.

Y esto no quiere decir, señores, que yo no aliente la esperanza de que á no mucho andar, nuestras florestas de eterna primavera, no han de repetir el eco del grito estridente, con que anuncia su presencia el gigante del siglo. Sucederá esto cuando los

hijos de Cochabamba, convenciéndose que no todo pueden ó quieren hacerlo los Gobiernos, *afronten de por sí mismos el grandioso problema*, destinado á acordarles la hegemonía comercial de toda la República. Que si esto no llegasen á hacer...............*el Brasil tiene recursos de sobra para hacer* que sobre paralelas de hierro una locomotora, partiendo del Chimoré, se presente en Cochabamba, en demanda de carga, para alimentar á su hermana del Mamoré. *Lo hará por mano anónima,* lo hará sin *hacer sospechar su presencia*, pero si Cochabamba no le previene, el Brasil *lo hará*, porque no podrá consentir en el fracaso de la obra iniciada en el Madera.

XI

Hasta que esta esperanza se trueque en una bella realidad, nosotros, que en el camino del progreso marchamos con *pie de plomo*, nos contentaremos que por el momento, el Estado nos dé un buen camino de herradura.

En mi concepto, debe preferirse éste á uno carretero, porque, dada la multitud de arrias con que cuenta Cochabamba y su distrito, con un camino de tal naturaleza, el pasajero y el comercio quedarían perfectamente servidos.

Teniendo un *camino de herradura* bue-

no, la traslación de las personas y familias hasta el mismo puerto del Chimoré, sería tan fácil como su traslación à Oruro, por ejemplo; y el trasporte de la carga se intensificaría con la rebaja que obtuvieran los fletes, puesto que un animal mular podría cargar hasta 160 kilómetros, á diferencia de lo que hoy sucede, en que por carecer de una triste senda, el bruto más fuerte no puede cargar sobre sus lomos, hasta Santa Rosa, ni el insignificante peso de dos quintales.

Un camino carretero no dejaría de ser ventajoso, y en ciertos casos necesario; pero su realización resultaría lenta, y los gastos que demandara, los juzgo mejor reservados para impulsar más tarde la vía ferrocarrilera, que es la única que puede resarcir con ventaja los gastos de presente. Fuera de que esta vía demandaría estudios, y es sabido que en Bolivia, cuando se comienza á estudiar, se llevan todas las *probabilidades de no salir con la lección aprendida.*

XII

Debemos, pues, hacer un *camino* al Chimoré, y nos resignaremos en que por ahora él no sea más que de herradura: mas, ¿por dónde lo llevaremos?

Es esta la cuestión final del tan debatido problema sobre comunicación con nues-

tras montañas y las regiones del N. O. y se hace preciso abordarla con criterio y serenidad, exentos de todo apasionamiento localista é interesado.

Después de muchos otros que han sido estudiados, parece que los trazos que hoy retienen el honor de contar con defensores, se reducen á dos: el llamado de «Santa Isabel», trazado ahora tres años por el ingeniero nacional señor Cornejo y el del «Arepucho», trabajado por el empresario señor Saucedo, durante la administración Baptista, Alonso y Pando. El primero tendría el siguiente recorrido: Cochabamba, Sacaba, Huacanqui, Cuchicancha, Colomi, Cordillera, Paracti, Santa Isabel, Minasmayu, Jatumpampa, Putintiri, Palmar, Ibirizu, Coni, Eñe, Junta de la Jota con el Chimoré. La trayectoria del segundo, sería ésta: Cochabamba, Sacaba, Santa Rita, Huacanqui, Tiraque, Montepunco, Arepucho, Icharco, Cambapunco, Junta de la Jota con el Chimoré.

Como siempre sucede en tratándose de caminos, los que están directamente interesados en que sean llevados por una ú otra parte, han ponderado hasta más no poder las ventajas del de sus simpatías y han deprimido hasta la exageración, el que no debía pasar por sus propiedades. El resultado práctico ha sido, que los Representantes nacionales no han podido formar un juicio ca-

bal sobre las ventajas y desventajas del uno y del otro, y por lo mismo hasta hoy nos han dejado incomunicados con el Chimorè.

Juzgo que en cuestiones de tanta trascendencia, que afectan la vida misma del departamento y acaso, la del paìs, los sentimientos altruistas debieran primar sobre los del frío egoísmo, y á los intereses particulares debería asignárseles el puesto que les corresponde, después de los generales. El camino al Chimoré, si es que debe hacerse, no es para beneficiar á éste ó aquél propietario, á éste ó aquél empresario: obedece á tópicos más generales, más levantados; y por lo mismo nunca debiera permitirse que la obstaculicen fines bastardos.

Inútil es preveniros, señores, que estas reflexiones no preciso hacérmelas á mí mismo, al emitir mi modesta opinión sobre los dos trazos que se disputan el honor de conduciros al Chimoré. Franciscano y extranjero ya podéis comprender cual interés pudiera tener para que se dé la preferencia al uno ó al otro.

Ninguno de los dos los he recorrido en todo su curso, pero ambos los conozco en sus secciones más importantes: ninguno he podido juzgarlo con criterio científico, pero los he apreciado con observación detenida y reposada, que no la considero del todo inùtil entratándose de asuntos en que el papel principal lo desempeñan los sentidos.

Declaro, con tales antecedentes, que para mí, tanto el camino de «Santa Isabel» como el del «Arepucho», por Montepunco, son realizables, y que ambos, una vez construídos, responderán á los tópicos anunciados en la conferencia; pero que en esta paridad de circunstancias fundamentales, daría por ahora la preferencia al camino por el «Arepucho», por llevar éste numerosas ventajas sobre el primero.

Conocéis, señores, el informe que sobre él tengo prestado ante la junta de caminos de Totora.

Ese informe, que lo ratifico en todas sus partes, constata que el camino que fué construído en años atrás por el señor Saucedo, y que no fué practicado á causa de no existir un centro de población en su punto terminal, consérvase todavía en un estado bastante satisfactorio y en condiciones de poder ser rehabilitado con la reparación de algunas de sus calzadas y una limpia general de todo el camino.

En mi concepto, el trabajo podría realizarse con un gasto no superior á los 20 á 25,000 Bs.

Rehabilitada esta sección, que en razón de su distancia de nosotros, la llamaré segunda, quedaría por construirse la primera, que se extiende de Cochabamba al «Arepucho». Pero en esta misma tenemos otra extensión perfectamente trabajada, y es la que

corre de Cochabamba á Huacanqui: es decir una superficie lineal de otras siete leguas, en cuya reconstrucción no habría necesidad de gastar un solo centavo.

Resta, pues, como construcción nueva, la parte que corre de Huacanqui á Montepunco, y de éste al «Arepucho». Son las dos sub-secciones que no conozco. Sé, sin embargo, que en la primera de ellas, existe una senda bastante cómoda que hoy mismo se la recorre montados y que con un ligero ensanche, puede llegar á ser un camino carretero: y en cuanto á la segunda, me consta que hoy mismo se la va trabajando con febril entusiasmo, y que el ejecutor de la obra, señor Teodosio Caero, se ha comprometido á entregarla completa, hasta dentro de un año.

Para este trabajo, que lo costea la Junta de caminos de Totora, se cuenta con fondos que pueden alcanzar á los 100,000 Bs., los que, para una sub-sección que si bien abrupta y dificultosa, no pasa de ocho leguas de extensión, los considero como muy suficientes. De estas ocho leguas, se hallan ya habilitadas dos y media, y en condiciones tan satisfactorias, que el empresario de la obra llega hoy mismo al último campamento montado en su mosquito.

Dedúcese de aquí, señores, que la primera ventaja que tiene el camino del «Arepucho», es aquella de estar ya poco menos

que habilitado, en sus dos quintas partes y que para una de las restantes (de Montepunco al «Arepucho»), se cuenta con fondos que no debe suministrarlos el erario nacional. Tal ventaja no la tiene la vía de Santa Isabel, cuyo trabajo, iniciado ahora dos años, apenas ha podido avanzar de unas tres ó cuatro leguas, desde el punto de arranque cerca de Colomi, habiéndose ya gastado en su construcción no menos de 40,000 Bs. (1)

Todo este camino está presupuestado en 702,695 Bs., que íntegramente deberán salir de la Caja Nacional. Suponiendo que ésta, en cada año, destinare á la obra la suma de 20,000 Bs., como lo debe haber hecho, en los dos años precedentes, tenemos que para llegar al Chimoré, nos será preciso esperar todavía otros 35 años, tiempo de sobra para que Zepellin perfeccione su invento y en uno de sus dirigibles, nos lleve hasta más allá de la Jota.

Haced más generoso al erario nacional. Hacedle erogar á nuestro favor 100,000 Bs. anuales......el suspirado camino al Chimoré. si el tiempo no ha de borrarlo á medida que viniese trabajándose, sólo lo tendremos después de siete años.

---

[1] Los empresarios Franco--Céspedes y Cª y otros han recibido más ó menos Bs. 160,000 para trabajar esa extensión de camino, y el presupuesto pasa de 700,000 Bs!!.

Fuera de esta desventaja, el camino de Santa Isabel tiene otra no menos remarcable.

Es un camino esencialmente provincial, mientras el que pasa por Montepunco, beneficia á la mayor parte de las poblaciones del departamento, y me atrevería á decir, que resulta un camino nacional.

En su trayecto, este último, partiendo de Cochabamba, pasa por las plazas de Sacaba y Tiraque y se aproxima considerablemente á Colomi, Punata, Arani, Totora y Pojo; Chimboata, segundo Tiraque y Pocona. Tarata, Cliza y San Benito se le comunicarían por Punata y Tiraque, así como por Cochabamba se le conectarían los caminos provinciales del Norte.

Beneficiado Cochabamba con este camino, no sentirían menos sus ventajas el departamento de Santa Cruz, en sus poblaciones de aquende la Sierra, y los departamentos del Sud, entre los que primaría la ciudad de Sucre.

La distancia de esta capital á Totora, es apenas de 50 leguas, y del Chimoré se halla separada por 76 leguas de un camino que en nuestra hipótesis sería de fácil recorrido. Quiere decir, que en tal supuesto con jornadas de 11 leguas diarias, un viajero, desde Sucre podría llegar á nuestro Puerto, en sólo 7 días, como quien afirma que lo haría en un tiempo menor y en con-

diciones más favorables, que el pasajero que desde La Paz, quisiera comunicarse con el Beni, por Puerto Pando.

Parece un sueño, y sin embargo, es la verdad!

El mismo servicio postal quedaría más expedito con la realización de la vía que estudiamos.

Suponed que el correo de Trinidad sea traído en una lancha hasta el Chimoré con correspondencia para Sucre, Santa Cruz y Cochabamba. Desde el Chimoré, un correista montado lo traería á Montepunco, en donde, suponiendo establecida una oficina central, se tendría distribuída la correspondencia entre los tres departamentos sin necesidad de centralizarla todavía en Cochabamba, como se practica hoy, con considerable pérdida de tiempo y detrimento de los intereses comerciales.

Montepunco queda, en efecto, en el centro de los tres departamentos y la vida comercial, desde él, puede derramarse ràpidamente, sobre cada uno de los mismos.

Se ha objetado contra este camino que él resulta más largo que el de Santa Isabel. Puede serlo quizá para la ciudad de Cochabamba, pero no para las provincias del Sud y del Oriente; y después de todo ¿què son 3 leguas de diferencia en caminos que se calculan por jornadas, cuando estas leguas son compensadas con el ventajoso recurso de

los centros poblados, que el viajero por Montepunco encuentra hasta llegar casi al término de su viaje, como no pasa ni con mucho, en el camino de Santa Isabel, en que la soledad comienza al otro lado de Colomi?

También se ha escrito que los accidentes del terreno, hacen imposible la realización de un camino desde Montepunco al «Arepucho». Comprendo que la cosa no es así, cuando los hechos van demostrando lo contrario. En ese terreno, en que la ciencia ha declarado imposible tender un camino, los totoreños han trabajado ya dos leguas y media de vía carretera; y después de esto es de presumir, que á la vuelta de un año, como lo tienen prometido, lleguen á comprobarnos, que lo imposible, es una palabra que carece de sentido, en un pueblo viril que busca su progreso y el progreso nacional.

XIII

Con esta esperanza, que es á la vez una aspiración de mi alma cochabambina, yo pongo término á la conferencia con que he entretenido vuestra benévola atención, no sin agradecer al señor Presidente de la Sociedad Geográfica, la cortesía con que se ha prestado á presidir este acto académico, y á vosotros, señores, el alto honor que me habéis dispensado con vuestra numerosa concurrencia.

No la he provocado para hacer una vana ostentación de exhibicionismo.......á dar la conferencia me han guiado tópicos más elevados.

Dos cuadros hanse presentado ante mis ojos: el de la escuálida miseria que ofrece nuestro pueblo y el hogar de muchas familias decentes, y el de la exuberante abundancia, con que nos brinda al otro lado de la Cordillera, la Naturaleza. He creído que si nuestro pueblo, el pequeño propietario, el joven de aspiraciones no aprovechan de la mesa que tiende á su vista el Padre común, es porque ignoran aun el asiento que en esa mesa les corresponde. He pedido, por lo mismo, á los poderes administrativos, que ese asiento se lo señalen. Cread en Cochabamba un centro de informaciones, un patronato de protección para las familias que quieran establecerse en vuestras desiertas montañas, les he dicho, y á cada una asignadles el lote que les corresponde en la herencia común, sin obligarlas á inùtiles gestiones.

Si mi voz no hubiese caído en el desierto, acaricio la esperanza, de que mi conferencia, llegue acaso á crear el pan para más de un desheredado de la fortuna!!

Desde el estuario de la cuenca amazónica y sobre paralelas de hierro también han visto avanzar, señores, sobre nuestra hoya mamorénica, el monstruo del siglo, que co-

mo sabe llevar la prosperidad á los pueblos cuando los encuentra preparados, también sabe precipitar sobre ellos la ruina, cuando los toma desprevenidos. Descubriendo en el ferrocarril Mamoré-Madera el principio del progreso, yo os he dicho, señores: corramos á su encuentro: busquémoslo, es él quien viene á remover los obstáculos y que viene á abrirnos las válvulas que por el Atlántico han de comunicarnos con Europa. Pero no os he podido ocultar tampoco los peligros que ese ferrocarril abriga en su seno. Puede arrebatarnos nuestras plazas comerciales del Beni, puede atestarnos de vecinos peligrosos el territorio nacional, vecinos que se apoderarían de nuestras riquezas, antes de que puedan hacerlas suyas los hijos del paìs, puede, sobre todo, comprometer la integridad de nuestras fronteras, hasta hoy no resguardadas con elemento nacional. Escalonemos, por lo mismo, os he dicho, nuestra población desde el Chimoré á Villa-Bella, desde el Madre de Dios al Iténez; pongámonos en condiciones de poder conducir la República al frente del enemigo, cuando á ello nos convoque el bélico clarín. Y como todos estos tópicos no pueden ser realizables, sin una vía expedita que nos comunique con las arterias naturales de nuestros ríos y principalmente de nuestro eternamente navegable Chimoré, yo he concluído mi cuadro de previsiones, señalándoos para el caso, el ca-

mino que con vosotros acabamos de estudiar.

Si mis apreciaciones sobre estos últimos tópicos han podido llevar la convicción á vuestras conciencias, señores, y las indicaciones hechas han merecido que conforméis al mío vuestro ilustrado criterio, dispensaos del esteril encomio, y premiad mis deseos de ver prosperar el país, con trabajar eficazmente ante los Poderes del Estado, para que á esas indicaciones se las dé el más pronto cumplimiento.

Cochabamba, agosto 22 de 1909.

F. Francisco Pierini.

Madera-Mamoré

En servicio de los intereses nacionales, trascribimos fragmentos de los discursos del señor Julio Pinkas, pronunciados ante la sociedad geográfica de Río Janeiro en 1885. La lectura de ellos mostrará la ventaja de vincular los distritos andinos de Bolivia con los de las regiones benianas.

Persigue en ellos el ingeniero Pinkas un fin: buscar mercados para los productos de Matogroso, mostrar la conveniencia de

unir el alto Madera con los afluentes que son su origen; su plan es económico y político; su fin, industrial.

Las conveniencias que estudia el conferenciante, si son en servicio de los intereses de su patria, pueden, sin más que ampliar el radio de acción de los ferrocarriles, proyectados, ser apreciados para Bolivia.

La ruta más corta al viejo mundo, es la que nos conviene buscar: ella está marcada en los discursos de un hombre de ciencia, no vinculado por afecto con este ú otro distrito; por tanto, apreciador imparcial, que busca su provecho en la ruta más económica y más fácil.

Los juicios y estudios de don Julio Pinkas, se refieren á distintas rutas: aprecia la que se dirige al río Beni, la parangona con la de rumbo al Mamoré y se declara partidario de esta última.

Sus juicios y cálculos sobre exportación, son de data antigua, pero sirven de base para ampliarlas con los aumentos precisos y modificar las especies apreciadas con los nuevos productos de esa región, como la goma que en 1885 no era renglòn de exportación de primera clase.

Estudiando las conveniencias políticas que se señalan en los discursos, podrá apreciarse las de Bolivia, que, dada la política de expansión del Brasil, no deben ser olvidadas por nosotros.

De la lectura tranquila de los discursos, se deduce la urgencia de procurar se vinculen los ríos origen del Mamoré con este gran camino natural al Atlántico.

El empresario brasileño, tampoco excluye la región del norte al estudiar las conveniencias: aprecia la prioridad de la vía Mamoré, reservando el ampliar la red, para segundo término en el Beni y el Guapay.

....

EL ALTO MADERA Y SU LIGACION A BOLIVIA

Discurso pronunciado por el comendador Julio Pinkas, ex-ingeniero en jefe de la comisión de estudios de la vía ferrea del Madera y Mamoré, en presencia de S. M. el Emperador, S. A. Real el Conde d' Eu, S. E. el señor doctor don Juan Francisco Velarde, Ministro de Bolivia, y grande número de Senadores y Diputados profesionales y socios, en la sesión extraordinaria de 14 de agosto, presidida por S. E. el señor consejero Vizconde de Paranaguá.

Imperial señor, Alteza, señor Presidente, mis señores:

Hallar y abrir caminos nuevos que

pongan en comunicación rápida y poco dispendiosa los países de los continentes del extremo occidental y oriental con los centros de civilización europea y sus mercados consumidores, ha sido la tendencia de los últimos decenios del siglo XIX, y todos los recursos técnicos de la ciencia moderna han sido puestos á contribución y colaboración para ese fin.

....

Ya no bastaba sólo la navegación á vapor, todavía demorada y de largo curso.

Los caminos de fierro transversales fueron llamados para sustituir y auxiliar la navegación y en poco tiempo el hálito poderoso de la locomotiva que soplaba de este á oeste de los continentes proclamaba el «*times is money*» de la economía moderna, concretizada en la velocidad vertiginosa de los trenes expresos.

La apertura de los istmos de Panamá y de Suez, los proyectos de ligación de dos continentes en los estrechos del Bósforo y Bering, y de la supresión del canal de la Mancha por medio de un túnel ó un puente, la perforación de los Alpes y Pirineos, son otros tantos atestados del movimiento progresista de esa idea, hija de una fuerza más poderosa aun y que tiende irresistiblemente á establecer el equilibrio entre el consumo y la producción, pedido y oferta.

De la influencia de ese movimiento

concéntrico, ninguno de los Estados modernos se debe sustraer, so pena de retrogradar, distanciándose del círculo común y de perecer inánime por falta del líquido vivificador emanado con poderoso flujo del corazón de ese gigante que se llama progreso.

A los pueblos del continente americano, especialmente se debía haber hecho sentir esa necesidad.

Su *Far West* hallóse repentinamente en condiciones inferiores á los Estados del litoral del Atlántico; la navegación demorada del Cabo de Hornos no los ponía en línea con los otros pueblos en la lucha común, había desequilibrio, y de la necesidad de restablecerlo, nacieron sucesivamente en el norte de este continente las líneas para el Pacífico, y en el centro el ferrocarril y el canal de Panamá.

Por tanto, sujeta á las mismas leyes evolutivas la América del Sud, que hasta hace poco se contentaba con su navegación en el Plata y en el Amazonas, también tiene de recurrir á medios más perfectos de comunicación para su interior y el oeste del continente.

Al imperio del Brasil, por su extenso litoral y su posición geográfica, predestinado de preferencia á servir de emporio á los caminos del oeste, cabe papel sobresaliente en el desenvolvimiento de esas comunicaciones transversales, tanto más que al mis-

mo tiempo se trata de dar vida, aire y luz, á dos de sus provincias, tal vez las más ricas en productos naturales.

La naturaleza lo ayuda admirablemente en ese intento.

Sus grandes arterias fluviales, «*esos caminos que andan*», dan franco acceso hasta el corazón del continente y sólo exigen algunos mejoramientos para permitir que con facilidad se llegue á sus fronteras occidentales.

Infelizmente no siempre se le prestó la debida atención.

En la fiebre de las empresas lanzáronse los capitales para construcciones de vías férreas planteadas en la mayor parte sin programa racional, condenadas á vegetar á costa de subvenciones ó garantías y á hacer concurrencia sin provecho á una navegación también subvencionada.

Las vías fluviales, sus necesidades y mejoramientos quedaron hasta hace poco completamente olvidadas.

Entre tanto, ya en los tiempos coloniales se había reconocido la importancia de esas vías y el río Madera, el mayor tributario del Amazonas, formando con la navegación expedita en la extensión de 15 grados de longitud y 9 grados de latitud, en una extensión de cerca de 3,000 kilómetros, fué poco después de su descubrimiento utilizado como camino obligado para las comuni-

caciones con la provincia de Matto-Grosso, y esto á pesar de los obstáculos que interrumpían el libre tránsito por la sucesión de rompientes (*cachoeiras*) esparcidas en una extensión de 400 kilómetros, las cuales una vez vencidas acrecentaban 1,500 kilómetros más á la navegación franca de esa grandiosa vía fluvial,

Si esa vía se demostró cómoda para ligar la provincia de Matto-Grosso con el Océano Atlántico, también la república de Bolivia, que en su relación al continente europeo se hallaba en condiciones iguales, debía en breve imponerse como una necesidad la salida franca por el Amazonas, por intermedio del Madera y sus afluentes navegables.

Como primera tentativa puede considerarse el viaje que don José Agustín Palacios, oficial de la marina boliviana, hizo en 1844, descendiendo el rìo Mamoré hasta su confluencia con el Beni, al cual se siguió el viaje también incompleto del teniente Gibson, explorador americano en 1853 y que vino á dar más expresión á esa idea alimentada por los estadistas bolivianos, concretada en seguida por el general Quevedo, quien, en 1860, cediendo á circunstancias del momento y obligado al destierro, salió por la única vía que le quedó abierta, la del Madera y Mamoré.

....

Mientras ese movimiento se ejecutaba

en Bolivia, el imperio del Brasil, reconociendo inmediatamente las ventajas enormes que le debían resultar de la apertura de ese camino, no sólo para sus tres provincias—Matto-Grosso, Amazonas y Pará—como para su *polìtica internacional*, ó mejor dicho, sud-americana, no pudiendo quedar indiferente á la ejecución de la idea para la cual Bolivia se preparaba, asumió posición protectora con relación al proyecto, que había mandado estudiar en 1867, y al primer pedido que le fué hecho, se declaró pronto á auxiliar la empresa que se presentó para tal fin.

Fundada en 1867 y primitivamente destinada ésta á mejorar la navegabilidad del trecho de las rompientes y hacer efectiva la navegación directa de sus vapores, tuvo que abandonar ese proyecto en favor de un ferrocarril, cuyo establecimiento fué concedido por el gobierno imperial, siendo ministro de agricultura el excelentísimo señor consejero Diego Velho, y siendo el excelentìsimo señor consejero Cotegipe, entonces ministro de negocios extranjeros, asumiendo posición muy favorable á la propaganda de esa empresa.

Bolivia y el imperio, desde entonces ligados por el común interés de explorar y tornar accesibles las riquezas de sus provincias del interior, no podían más, so pena de leso-interés propio, abandonar la realización

de esa idea que hoy, más que nunca, se impone imperiosamente.

....

Son grandes realmente las ventajas que del establecimiento de esa comunicación se puede esperar.

Ellas son de carácter político, estratégico, administrativo y comercial.

Político, porque creando para Bolivia la salida *casi única natural que tiene*, esa vía será el lazo visible, palpable de la unión de las dos naciones.

Político, porque desvía el golpe que la república Argentina va á inferir al comercio del Amazonas y Pará, con la apertura del río de la Plata para los productos bolivianos.

Político, porque conquistará para el Brasil la alianza ofensiva y defensiva que Bolivia habrá de contraer con aquel Estado que le garantice una salida fácil para el Atlántico.

Ese ferrocarril será *estratégico*, porque siendo colocado *enteramente* en territorio brasilero posibilitará el movimiento de tropas en caso de necesidad, facilita la pronta defensa de las fronteras de Matto-Grosso y la acción combinada y unida de cuerpos de ejército del sud y norte con las fuerzas na-

vales en el Alto Paraguay, independientemente del pasaje por el río de la Plata.

Ella es *administrativa*, porque además de poner más al alcance del gobierno central la provincia fronteriza de Matto-Grosso, restituye á ésta esa gran porción de su territorio administrado al presente por la provincia de Amazonas.

Ella es de *ventajas comerciales*, porque constituirá el comercio de Manaos y del Pará en *emporio del comercio boliviano*, que sube á 50,000 contos de reis anuales y dando paso á la mayor parte de las cargas de Bolivia, presentará una entrada que compensará con largueza en el porvenir los capitales en ella empleados.

Todas esas ventajas y otras ofrecerá el conjunto de ríos navegables de que Bolivia y Matto-Grosso disponen, una vez eliminada ó traspuesta la región *encachuelada* del Alto Madera y Bajo Mamoré, y que cubren un millón de kilómetros cuadrados, con un desenvolvimiento de 4,000 kilómetros para la navegación á vapor, como paso á demostrar.

Dan origen al río Madera dos grandes ríos, el Beni y el Mamoré, cuya confluencia

se efectúa en 10° 22' 30" latitud sud y 22° 15' O. de Río de Janeiro.

Cada uno de esos ramos principales del Alto Madera recibe á su vez el contingente considerable de otro igual en importancia: el Madre de Dios, que se reune al Beni á 200 kilómetros arriba de su confluencia con el Mamoré, y el Guaporé que á 250 kilómetros arriba de ese punto mezcla sus aguas límpidas con las turbias del Mamoré.

El Guaporé, conocido desde 1742, tiene 1,500 kilómetros de extensión navegable, apenas interceptada para buques de alto bordo en el pedregal del Fuerte del Príncipe de Beira y en los bancos de arena, cerca del destacamento de las Piedras Negras, en el tiempo de las bajantes.

«Mas, si en las estaciones muy secas solamente botes ó *gariteas* de pequeño calado pueden vencer tales dificultades, en la de las aguas hay fondo suficiente para grandes navíos.—(*Fonseca*)».

«En el local del puente hallaron los ingenieros del siglo pasado 15 brazadas de ancho y 2 de fondo en el mes de septiembre, esto es, en el fin de verano».

Keller halló en la barra del Guaporé un ancho de 500 metros en aguas bajas y 700 metros en aguas altas, y en la del Mamoré en el mismo lugar 295 metros y 475 metros,

respectivamente, con una profundidad de 10 metros.

....

El *Madre de Dios* nace en la vertiente occidental de la cordillera peruana, formado por la unión de los ríos Huari-Huari, Inambari y Pini-Pini, donde muda su curso de noroeste para noreste y se torna navegable aumentando rápidamente en volumen y profundidad, de modo que presenta navegación franca para navíos á vapor de fondo chato, en cerca de 500 kilómetros, según informaciones que obtuve de los actuales habitantes de su curso inferior.

Desagua en el río Beni, ó mejor dicho recibe el río Beni á 170 kilómetros arriba de la *cachuela* Esperanza, que á su vez sólo dista 30 kilómetros de la boca del río Mamoré.

....

Para las provincias septentrionales de Bolivia está á su disposición el río *Beni*, colocado entre el Madre de Dios y el Mamoré y de ellos separados por elevaciones poco sensibles que forman el *divortium aquarum* entre sus afluentes y los ríos vecinos.

Nace en los Andes con el nombre de

La Paz ó Choquiapu, y descendiendo del nevado de Chacaltaya, corta la ciudad de La Paz, recibe varias corrientes y se une al Miguilla que viene de la provincia de Inquisivi.

....

Sin recelo puede pues, esa república abandonar al Pacífico desde que el ferrocarril evita las rompientes del Madera, y los viajes que hoy sólo se hacen en 90 días por el Mamoré, Guaporé y Cochabamba, ó por el Cabo de Hornos, Pacífico, Arica y La Paz, se reducirán *entonces á 16.*

Y La Paz, que en sus importaciones por el Pacífico paga impuestos enormes en las aduanas peruanas y fletes elevados en el trasporte marítimo, sea por la actual navegación de Cabo de Hornos, ó por el futuro canal de Panamá, quedará colocada á las puertas del Atlántico, y según los tratados existentes esa república está exenta de derechos de importación y exportación en las aduanas brasileras, sujeta solamente á las tarifas del trasporte de sus cargas.

———

El centro y el sud de Bolivia disponen del *Mamoré* para su comunicación con el Madera.

Ese río se forma por el Guapahi, Chaparé y Chimoré, que atraviesan los departa-

mentos de Cochabamba, Santa Cruz y Chuquisaca y riega la gran región de los Mojos ó departamento del Beni.

Es navegable hasta cerca de Santa Cruz y por el Chaparé y Chimoré hasta 100 á 200 kilómetros de las ciudades de Cochabamba y Mizque, con un conjunto de 100,000 habitantes.

Vése, pues, señor presidente, que dos tercios de la repùblica de Bolivia, con sus más ricas y pobladas provincias (departamentos), sofocadas entre los Andes y las *cachuelas* del Madera, esperan así el día en que sin peligro y sin recelo, y sobre todo sin pérdida de vidas y fortunas, puedan transitar libremente por los grandiosos Madera y Amazonas, la vía fluvial más colosal, con la cual la naturaleza tan pródiga ya para esa región, dotó al norte de la América del Sud.

Basta algún *mejoramiento* en las vías de comunicación bolivianas, como complemento á la *vía férrea Madera y Mamoré*, para dar vida y animación al trabajo, á la industria y agricultura de más de un millón de habitantes, que por la dificultad de las comunicaciones, hoy *sólo producen* lo bastante para *vegetar*.

Esa vía férrea permitirá que productos hasta hoy en su mayor parte no aprovecha-

dos, puedan entrar en concurrencia con los de los mercados del Atlántico.

....

Con toda seguridad, pues, se puede aseverar que estando el ferrocarril concluído, la navegación á vapor establecida y abiertos los caminos convergentes para los puntos finales de esa navegación, quedarán, tanto nuestra provincia de Matto--Grosso como esa nación, libertadas del círculo estrecho que las oprime y sofoca, y podrán á pulmones llenos, recibir la influencia vivificadora del trasporte fácil, que les garantiza un mercado para los productos de su actividad y un camino seguro por donde todos los mejoramientos materiales y comodidades de la vida moderna se pueden ofrecer á su consumo.

Mitad de la importación y exportación total de Bolivia se hará por intermedio de la vía férrea proyectada, y ese camino que reduce á la mitad los fletes actuales por el Pacífico para los mercados de La Paz y Cochabamba, sin duda ninguna, se tornará una empresa productiva después del desenvolvimiento completo de esa región, cuyo impulso depende de la apertura de esa misma vía.

Ha sido ese y continúa siendo el gran *desideratum* de los hombres de Bolivia, porque no solamente quedarán salvados de las graves consecuencias que les resultan de la

ocupación de sus puertos del Pacífico, sino también *emancipada su industria* y comercio de la posición precaria en que siempre se hallan colocados.

Y como expresión de esa necesidad puede considerarse la última concesión hecha al empresario Arana para la apertura de un camino desde Santa Cruz de la Sierra al Puerto Pacheco, en la margen derecha del río Paraguay, y la rebaja de los impuestos para las mercaderías importadas y exportadas por la república Argentina, en contraposición de la elevación de esos impuestos por la vía del Pacífico. Si cuando estalló la guerra del Pacífico, hubiese ya existido el ferrocarril del Madera y Mamoré *¿cuál no sería hoy su resultado?*

Señores! Es el caso de lamentar con el preclaro señor Barón de Cotegipe, esa indolencia en cuestiones de política externa.

Afirmaba S. E. ya en 1868, (en el parecer que sobre la cuestión de la comunicación del Alto Madera, en su calidad de ministro de negocios extranjeros, dirigió al ministro de agricultura y que me permito leer en la presente conferencia), que si no se hiciese esta comunicación, (mortonas ó ferrocarril), «es fuera de duda que Bolivia, á quien ya aseguramos un puerto en el Paraguay, (Bahía Negra) será forzada á buscar los mercados del Plata. Tal vez ahora mismo sea ya tarde para evitar del todó esta

competencia; porque el ferrocarril de Córdoba que se va á extender á los Andes, podrá enviar un ramal á la frontera boliviana, por donde ya se comercia, y parece que se renuevan los proyectos del Bermejo y Pilcomayo. Finalmente, ya existe el camino de Corumbá á Santo Corazón, abierto por López.

«Nada puede, por tanto, disculpar la inercia en este asunto de las comunicaciones por el Madera. Sería un error económico y político de la mayor gravedad, oponer á Bolivia en este negocio la política del *perro del hortelano*».

He ahí, señores, cómo pensaba el noble señor Barón de Cotegipe hace casi *veinte años*, y hoy todavía prevalece esa opinión con la diferencia de hallarse en vía de ejecución aquella comunicación para el río de la Plata, que debe descargar tan rudo golpe sobre el comercio del Pará y Amazonas.

Pero aun es tiempo, aun no está organizado el comercio argentino en el corazón de Bolivia, lo que política y comercialmente sería un desastre para el Brasil, y cumple aceptar cuanto antes esa guerra pacífica, la concurrencia, que nuestra vecina del Sud abre á nuestras fronteras del oeste, siendo segura la victoria para el comercio brasilero, porque el camino del Amazonas *es el más natural y más recto, el más económico* para

Bolivia, y es el más deseado por el comercio boliviano, cuyas simpatías se inclinan para el Brasil, el Estado pacífico por excelencia.

....

☞Un ferrocarril no se construye para quedar condenado á la inercia durante la mitad del año, y un camino carretero queda intransitable exactamente en los meses de navegación que son los de las lluvias.

☞ En segundo lugar, una vía de comunicación entre el Madre de Dios y el Acre, de manera alguna resuelve el problema de la comunicación de Matto-Grosso ó de Bolivia con el Atlántico.

☞Los proyectantes se olvidan de que el viaje por el ramal principal de comunicación de Bolivia, el Mamoré y Guapahai con sus afluentes, quedará tan difícil por esa vía como lo es actualmente por el Madera; porque cinco cachuelas lo separan de la boca del Beni, una de la boca del Madre de Dios y más 10 á 15 días de navegación aguas arriba en canoas hasta el puerto de la vía en cuestión.

Bajo tales condiciones, el comercio de Cochabamba, Mizque, Santa Cruz, Trinidad, la región boliviana y brasilera, del Guaporé y Exaltación, para no hablar de Sucre, preferirá continuar su camino actual, porque tanto les cuesta pasar 6 como 14 cachuelas, el resultado es el mismo: admite sola-

mente la navegación en canoas y excluye la navegación á vapor.

Aun los habitantes del Beni y de La Paz con certeza preferían descender por las cachuelas del Madera, como actualmente lo hacen, á subir el Madre de Dios, después de haber descendido todo el curso del Beni. A ese mismo respecto me fué presentada una información suscrita por habitantes del bajo Beni, que tengo presente: vése por ella que al buen sentido de los signatarios de esa información, repugna admitir como sustitutiva una vía férrea entre el Madre de Dios y el Acre, que no sirve á los intereses del Brasil: 1° por estar colocado en territorio boliviano exclusivamente; 2° por el aumento de camino y principalmente por las cachuelas aun restantes, de las que no recordaron los proyectantes: ni á los de la propia Bolivia, por ser el Madre de Dios.

Basta lanzar una mirada sobre cualquier carta geográfica para comprobar ese hecho.

Apenas resolverá la vía del Acre al Madre de Dios una cuestión local, cuya oportunidad está todavía lejos de imponerse.

La resolución del gran problema—la comunicación de Matto-Grosso y de 8 departamentos de Bolivia con el Amazonas, quedaría en el estado en que actualmente se halla y apenas se habría gastado 3.000,000 $ para un camino que sólo durante seis me-

ses puede recibir carga, y por tanto, jamás podría llegar á ser productivo.

... ...

Para valorar el futuro tráfico. preciso es abandonar las reglas generales y establecer raciocinios por medio de la comparación de los fletes actuales por el Pacífico y de los futuros por la vía del Madera.

Juzgar el futuro tráfico por las cargas que actualmente transitan por el Madera, sería un error gravísimo.

Esas mil toneladas que subían y descendían en los últimos años por las *cachuelas* del Madera, sólo pueden servir de síntoma de vitalidad de esa vía, porque, á pesar de los gastos que actualmente se hacen en su trasporte en canoas, y de las pérdidas á que están sujetas en las cachuelas, consiguen presentarse en línea con el precio de las mercaderías importadas á Bolivia por el Pacífico.

Claro es pues, que tan luego como por un medio cómodo de comunicación queden reducidos los fletes á la mitad ó á un tercio de los que actualmente paga el comercio, que no conoce otras simpatías que su interés, afluirá para la nueva vía que como ya vimos, interesa á $\frac{2}{3}$ de la república de Bolivia, la parte más poblada, más comercial y más susceptible de desenvolverse.

La tabla que en seguida presento fué calculada en vista de los fletes que hoy se pagan por mar y por tierra para llegar al centro de Bolivia, y de los que se pagarán por el futuro ferrocarril y navegación fluvial, sirviéndome para ese fin, del padrón ya adoptado por la compañía de navegación del Amazonas y la base de 300 reis por tonelada kilométrica sin tarifa diferencial:

Punto de partida	Flete por tonelada métrica	
	Vía Pacífico	Vía del Madera
Santa Cruz de la Sierra	1:032$000	352$ 000
Sucre..........	1:302$000	632$ 000
Mizque.........	986$000	586$ 000
Cochabamba......	840$000	490$ 000
Huachi....................	580$000	265$ 000
La Paz..........	440$000	405$ 000

Ese cuadro dispensa todos los comentarios.

Es preciso notar que en los fletes del Pacífico no se hallan incluídos los derechos que Chile manda cobrar actualmente en los puertos de Arica y Cobija, los cuales aumentan en más 120$000, término medio, el precio de la tonelada de mercaderías que por estos puertos transitan, mientras que por la vía del Madera, según los tratados existentes entre el imperio y la república

de Bolivia, todas las mercaderías en tránsito pasan libres de derechos por nuestro terrritorio.

Por otra parte, aun son visiblemente altos los fletes por la vía del Madera y representan el máximum que pueden alcanzar.

Señores! Ante esa confrontación, los más incrédulos, los más escépticos, en cuyo número, confiésolo, también me hallé antes del estudio de esa materia, tienen que rendirse ante la fuerza convincente de los guarismos!

La desproporción entre los fletes actuales por el *Pacífico* y de los cobrados por el *Atlántico*, es visible, y autoriza, por tanto, á concluir que la mayor parte, casi toda la mercadería de exportación de Bolivia, hallará su camino por allí.

La cascarilla, toda extraída en el Alto Beni y Madre de Dios, hallará de repente reducido á menos de la mitad el flete que actualmente paga por la vía de La Paz, fuera de la comodidad y presteza de trasporte para sus transacciones.

Las 5,000 toneladas anuales por valor de $ 1.200,000 que Bolivia exporta por el puerto de Arica, en poco tiempo después de la apertura del ferrocarril, aun sin navegación á vapor—en el Beni, afluirán voluntariamente para la vía férrea Madera y Mamoré, y en cambio de sus valores vendrán los productos europeos á traer la comodidad, el

bienestar y el lujo para muchos que antes no podían gozar de su fortuna inerme.

En el mismo caso se hallan el cacao, café, algodón, cueros secos, lana y otros productos de los departamentos de la cordillera que representan un valor de seis mil contos de reis.

Finalmente, ¿cuál no sería la exportación de la harina de trigo, maíz y ganado ó charque de Santa Cruz, Cochabamba, Exaltación ó Trinidad, artículos que hoy sólo se producen para el consumo local?

¿Hasta dónde no llegaría el desarrollo de esa raza laboriosa, una vez que sea demolida esa muralla que la separa del resto del mundo?

No es, pues, exagerado admitir que un millón de habitantes, de los dos millones 500,000 de Bolivia, esto es, menos de la mitad, quedarán tributarios del tráfico del ferrocarril Madera y Mamoré, y si por él no transitaren, mandarán sus productos y recibirán los múltiples artículos de importación que la Europa ofrece en cambio de los productos naturales.

Admitiendo que cada uno de esos habitantes sólo produzca anualmente 15 kilos para la exportación y consuma 5 kilos de la importación en el mismo tiempo, tenemos, pues, un tráfico en un futuro inmediato de 20,000 toneladas.

El porvenir del ferrocarril Madera y

Mamoré es, pues, brillante y ni la apertura del canal de Panamá ni la nueva vía á Puerto Pacheco y la navegación del Plata pueden atentar contra él, lo que todavía me propongo demostrar.

Como, no obstante, la rutina y las costumbres inveteradas durante algún tiempo han de obrar todavía y para que sólo gradualmente se produzca ese movimiento por la vía del Madera, cumple investigar cuál será el tráfico inmediato después de la apertura del ferrocarril Madera y Mamoré.

....

Segundo discurso

El ingeniero Rebouças, en una importante memoria, fechada en Santiago, en 19 de febrero de 1868, escrita en la época en que el gobierno imperial tenía enviado al ingeniero Keller para estudiar la viabilidad del Madera, se ocupó largamente de esta cuestión, que con las modificaciones necesarias puede todavía servir hoy de punto de apoyo para ese cálculo.

Según él, queda demostrado que hay ventajas económicas en el comercio por la vìa Madera para siete de los nueve departamentos en que Bolivia se halla dividida.

«Los que restan y para los cuales es preferible la vía del Pacífico, son La Paz, por el puerto peruano; Arica y Cobija, que por el mismo hecho de estar á la orilla del mar, está fuera de cuestión.

«Con todo, puesto que la vía de Arica, es superior á la de Cochabamba, Vinchuta para el tráfico de La Paz con el exterior, queda todavía por decidir si acontecerá lo mismo, dada la posibilidad de navegarse el Beni y alguno de sus afluentes hasta el pie de la cordillera».

Esto fué escrito en 1868.

Como ya vimos, Heath en 1880, declaró al Beni francamente navegable para vapores desde la cachuela de Buena Esperanza hasta Huachy y por canoas hasta Irupana á 150 kilómetros solamente de La Paz, debiendo, por tanto, ser incluída esta importante ciudad, capital de departamento, en el círculo de las que en el porvenir se comunicarán directamente con el Atlántico.

Deben también ser excluídos de este círculo Potosí y Tarija, que hoy negocian con la república Argentina, por el valle del Pilcomayo, quedando así inalterable el número fijado por A. Rebouças de un tercio de población total de Bolivia que concurrirá para el tráfico del ferrocarril del Madera.

Los ingenieros Keller, que por falta de datos estadísticos, sólo con prudencia y cierto escepticismo, tratan de la cuestión del

tráfico, esperan un porvenir más próximo para ese camino, confesando en su informe, que habría natural ventaja para el departamento de La Paz en utilidad de la vía directa para el Atlántico.

....

El coronel Church, Gibbon, Markham, Heath, Piper, Bautista, Medinaceli y otros, en diversas épocas y lugares, dieron curso franco á sus opiniones á este respecto y todos son decididos por la vía del Atlántico, que reduce los fletes á la mitad ó á un tercio de los actuales.

Veamos cómo:

La compañía de navegación y vapor del Amazonas por su tarifa de fletes cobra actualmente, 40 reis, término medio, por tonelada en cada kilómetro por mercaderìas de exportación, siendo la goma, la zarzaparrilla y la quina, avaluadas en 48 reis y la castaña, algodón, cacao, sebo y aceite de copaiba á 35 reis, conservándose en este nivel las mercaderías de importación.

Podemos, pues, establecer, para nuestro cálculo comparativo, el flete de 40 reis y reducir de él:

1.—Flete de una tonelada de San Antonio al Pará en 1,400 kilómetros á 40 reis, 96$000.

El flete de uno de los puertos de Europa para el Brasil, sea del Havre, Liver-

pool ó Antuerpia, se calcula en cerca de 20 shillins por tonelada.

2.—Flete del Pará á Europa, por una tonelada 10$000.

En la futura vía férrea del Madera y Mamoré se pagarán 300 reis por tonelada y kilómetro, según la tarifa generalmente adoptada.

3.—Flete de una tonelada de San Antonio á Guajará Merin 99$000.

Para la navegación que en esos ríos debe establecerse, teniendo en vista los precios todavía subidos, establecidos por el Amazonas Steam Navegation Company, el trasporte de vapores para Bolivia, puede admitirse.

4.—Fletes en el Beni y Mamoré, por kilómetro y tonelada $050.

Mathevos, en su viaje al través de Bolivia, pagó del último punto de navegación en el Chimoré que corresponde á Vinchuta en el Chapare, hasta Cochabamba 120$000 por el flete de cuatro mulas y un arriero, lo que corresponde á 20$000 por animal, cuya carga ùtil se puede calcular en 120 kilos, resultando de ahí:

5.—Flete del Chimoré ó Chapare á Cochabamba (200 kilómetros) á 1$200 por kilómetro y tonelada 240$000.

De Cochabamba á Sucre pagó este mismo viajero 24$000 por animal, de lo que resulta:

6.—Flete de Cochabamba á Sucre, por tonelada 192$000.

Estando Mizque en medio del camino tenemos:

7—Flete de Mizque á Cochabamba, por tonelada 96$000.

De Santa Cruz de la Sierra al puerto fronterizo en el Guapay, distan 60 kilómetros apenas, á razón de 1$200, por tonelada.

8.—Flete de Santa Cruz al Guapay 72$000.

Con estos datos fundamentales, calculé la tarifa comparativa de fletes por la vía del Pacífico y la del Madera, de la que os hablé en sesión anterior y que la presento hoy nuevamente, acompañada de tarifas semejantes, calculado por A. Rebouças en 1868 y por Church en 1877; siendo de notar que Rebouças calcula los fletes bajos como eran entonces (1868) y que Church, considera como construída la vía férrea de Arica á La Paz, que nunca fué, ni será ejecutada. (?)

De ahí proviene la diferencia de precios entre los calculados por ellos y por mí; siendo empero de notar el acuerdo que existe respecto al punto más importante—la reducción de precios, por el Madera con relación á los del Pacífico, para los departamentos más poblados de Bolivia y situados en el extremo de la región tributaria del Madera y su ferrocarril.

Se ve también que los tres estamos de acuerdo en que Santa Cruz, conseguirá reducir sus fletes á un tercio, Sucre, Cochabamba y Mizque á la mitad y que aun La Paz logrará más ó menos igual sus fletes por uno y otro camino, teniendo que preferir el Madera, porque Arica queda en dos meses, más alejado de Europa que el Pará.

TABLA DE FLETES

LOCALIDADES	VÍA MADERA	VÍA PACÍFICO	*Proporción entre ambas*
Santa Cruz...	352$000	1:032$000	0.3 %
Sucre.........	682$000	1:032$000	0.6 «
Cochabamba.	490$000	840$000	0.6 «
La Paz.... ...	405$000	440$000	0.9 «

N. B. Church calculaba los fletes suponiendo un ferrocarril entre Arica y La Paz, y A. Rebouças sin tener en cuenta la navegabilidad del río Beni entonces desconocido y hoy descubierto.

Pinkas calcula con arreglo á los actuales fletes en la Compañía del Amazonas y otros ferrocarriles semejantes, contando con la navegación del Beni. He ahí la razón de las diferencias de fletes para La Paz.

Hay, pues, ventaja efectiva en favor de la vía del Madera respecto de la del Pacífico, y cálculos semejantes pueden conducirnos á idéntico resultado respecto de la vía del futuro canal de Panamá, y la navegación por el Plata.

Admitiendo por flete del pasaje del canal el mismo que rige en Suez, esto es, una libra por tonelada dislocada y suponiendo reducido á una mitad el flete marítimo de Europa á Arica por la vía de Panamá, tenemos únicamente 10 $ por tonelada de reducción en los fletes por el Pacífico, en favor de la vía de Panamá, por la sencilla razón de que Bolivia, como Estado continental, que es hoy y que será siempre, con ese canal ó sin él, tiene que trasmontar á lomo de animales, las cordilleras del oeste de los Andes y el desierto que la separa del Pacífico.

Por el otro lado, un camino carretero y aun una línea férrea en el Sud de Bolivia, y subsiguiente navegación del Plata, no puede hacer competencia á nuestros fletes, porque siendo casi igual la distancia de navegación fluvial y mucha mayor la distancia por tierra, todavía es muy notable la diferencia de 35° de latitud, para que las mismas provincias del sud, acepten la vía del Amazonas con preferencia á la del Plata, teniendo además el gobierno de Bolivia á su disposición, los medios de regularizar sus

impuestos y dar preferencia á la vía del Madera como él mismo lo desea.

Hay, pues, como ha poco dije, ventajas efectivas en favor de la vía del Madera para 7 departamentos de Bolivia que notoriamente son los más poblados, los más adelantados y más ricos, aquellos que tienen riquísimas minas de plata y cobre, y para cuya explotación no hay posibilidad de trasportar las maquinarias más elementales sin esa vía y á pesar de lo cual producen de dos á tres mil toneladas anuales de metal que se exporta á lomo de animales, según datos oficiales que tengo presentes: aquellos de los que se sacan mil toneladas anuales de cascarilla; aquellos donde existen grandes manadas de ganado y de donde se extrae la goma que llega hoy á 500 toneladas anuales; donde se cosecha el arroz y la patata inglesa; la harina de trigo tan abundante que no sólo constituye el plato diario de los indios, sino sirve como artículo de exportación.

....

¿Queréis saber cómo otros abordaban esta misma cuestión?

El ingeniero Juan Martins da Silva Coutinho, en la relación de su viaje al Alto Madera, pues subió hasta Guajará-Merim, encontró siempre señales muy satisfacto-

rias de un futuro desenvolvimiento de los departamentos del Beni y Santa Cruz por la vía del Madera, haciendo notar que la exportación de Bolivia por el Madera data de ayer [1864].

«El porvenir de nuestras relaciones comerciales es el más brillante posible», dice el mismo ingeniero.

«La apertura del camino desenvolverá la industria de una manera prodigiosa, haciendo desaparecer la carencia de un artículo de primera necesidad en el Amazonas, como es la carne de ganado.

«En los campos del Mamoré la cría de ganado se desenvolverá de una manera prodigiosa y el charque podrá ser vendido aquí (en el Amazonas) á 5$500 la arroba.

«Más tarde el camino del Madera aprovechará á la mayor parte de Bolivia, atendiendo á que la comunicación por Cobija [Puerto del Pacífico] para las principales ciudades de la república es dificilísima.

«También los fletes de Europa para Cobija son mucho más elevados que para el Pará».

Keller en su informe acentúa más la cuestión del futuro tráfico y dice que: «el comercio actual (1868) por el Madera, que hoy se extiende apenas hasta Trinidad y raras veces hasta Santa Cruz de la Sierra, luego que fuere establecida una vía de comunicación que evite las rompientes, podrá to-

mar proporciones *diez veces* mayores de modo que anualmente se importen 20,000 arrobas».

Hoy en 1885 el comercio que entonces era de 2,000 arrobas solamente, ya alcanza á más de 50,000 *sin la vía férrea*.

A. Rebouças, admite que existen probabilidades bien fundadas de que el comercio de esta comunicación subirá al principio á 300,000 arrobas, tanto de exportación como de importación y después progresará considerablemente.

También esa memoria data de 1868, época en la que el autor quería admitir el tráfico comercial que hoy adopta.

Los datos que acabo de deducir, de ningún modo, pues, pueden ser considerados de exagerados y por eso forman una base segura para el desenvolvimiento de la cuestión económica de esa vía

Aplicando al movimiento mínimo ó del primer año, los fletes usuales proporcionalmente aumentados por las condiciones especiales de esa vía, podemos llegar á su renta bruta y mediante el cálculo del gasto probable á su renta líquida, correspondiente al capital que económicamente puede ser empleado en su construcción.

Adopto para este fin por tonelada y kilómetro, el precio máximo de 300 reis, tanto para los productos de exportación como para las mercaderías de importación, por ser todas de *tránsito* para Bolivia.

Dos mil toneladas de esa carga tendrán que recorrer toda la extensión de esa línea que son 330 kilómetros y 1,500 toneladas transitarán por el Beni, y pasarán por tanto, por la vía férrea en un trayecto de 265 kilómetros, de donde resulta un tráfico inicial de 1.057,500 toneladas kilométricas, carga útil que á 300 reis produce como renta bruta: 317:250$000.

El trasporte de animales vivos por ferrocarril nunca es ventajoso por la desproporción que hay entre la carga útil y el peso del carro que la locomotora tiene que arrastrar.

....

Tercer discurso

Imperial señor, Alteza, señor Presidente, mis señores:

La exposición de nuestro honrado consocio, digno empresario de la navegación del Alto Araguaya, sobre vías de comunicación para Matto-Grosso, hecha en los discursos que corren impresos, condenando el ferrocarril del Madera, para exaltar el de su proyecto, me obliga á pedir nuevamente la palabra sobre este asunto, para rectificar ciertos puntos que quedaron oscuros, esta-

blecer en su verdadero terreno la comparación incompletamente hecha por el digno consocio que me precedió en la tribuna.

Al mismo tiempo tendré ocasión de aducir nuevos argumentos que demuestren la necesidad urgente del ferrocarril del Madera.

....

En el ferrocarril del Madera, como ya tuve ocasión de demostrar á la sociedad, tenemos una navegación franca desde el Pará hasta San Antonio, constituyendo este punto en puerto de mar durante ocho meses del año, y en seguida, el ferrocarril Madera y Mamoré con 300 kilómetros. Del punto final de ese ferrocarril continúa la navegación franca por el Mamoré, Beni y Madre de Dios, para Bolivia y el Perú, y por el Guaporé á Matto Grosso para navíos de fondo chato y hasta para embarcaciones de grande calado en las crecientes, siendo apenas necesario mejorar el paso del pedregal del fuerte Príncipe.

El presupuesto de esa vía es de cerca de 9.000:000 $, calculando con el cambio de razón de 20,lo que corresponde á 10.000:000 $ al cambio actual; siendo, por tanto, apenas un poco mayor que el de la comunicación por el río de las Mortes, que es de 8.000:000 $ y sujeta todavía á las observaciones que acabo de presentar.

Pero, señores, aun admitiendo ese mismo presupuesto de 8.000:000 $ y todo lo demás que se ha aseverado, preguntaría, ¿Cuál es la base adoptada para asignar la renta correspondiente á este capital?

Sobre esta cuestión importantísima no se halla dato alguno en los discursos de mi noble contendor, en los que no se habla de otra cosa que del fertilísimo suelo, del excelente clima, del flete barato, etc. etc., frases muy usadas y con frases no se construyen ferrocarriles!

Mas, quiero suponer aun, que el mismo flete de la triple navegación y del triple trasporte terrestre, sea más barato que el de la actual navegación del Río de la Plata ó el de la futura del Guaporé, Madera y Amazonas, y es posible preguntar todavía: ¿dónde hallará esta empresa un tráfico bastante para equilibrar los ingresos con los gastos, sin hablar de los intereses del capital que exigen 550:000 $ anuales? ¿En el desierto del río Manso y el río de las Mortes? ¿En Cuyabá?

Nó, y menos en toda la provincia. La comunicación por el Madera entra con cuatro ramales en región habitada por tres millones de almas y que desde hace mucho posee un comercio de 30,000 toneladas anuales, sin contar con la producción de sus minas.

A pesar de que esas cuatro líneas abra

zan la zona más rica, sólo admite como tributaria para el ferrocarril la tercera parte de su producción y población.

....

Veamos ahora el lado estratégico.

Como es sabido una línea *estratégica debe* conducir á las fronteras saliendo de un centro como base de operación. Ese centro en nuestro caso sería el Pará; pero, en tanto que el ferrocarril del Madera y Mamoré, conduce inmediatamente á la frontera de Matto-Grosso, la comunicación por el Araguaya sólo conduce á las cabeceras del río Manso, distante todavía de cualquier punto de la frontera.

El problema de la alimentación de un cuerpo de ejército por la vía del Araguaya, sería mucho más complicado que por la del Madera, notándose que en caso de necesidad, se podría llamar en auxilio el mercado de víveres de Bolivia que es baratísimo. Y de esta manera, señor presidente, será fácil destruir todavía los demás argumentos, producidos contra el ferrocarril Madera y Mamoré, que cumple notar, no lo presenté como una solución definitiva del problema de comunicación para Matto-Grosso, sino como una solución parcial.

La verdadera comunicación para Matto-Grosso, es sin duda, una grande trasversal que tenga por base la Corte; mas, ella exige un gasto considerable, y es fuerza confesar,

que Matto-Grosso, no podrá tan pronto exigir tal sacrificio, y en tanto que la provincia no pueda alimentar esa comunicación, debe contentarse con ver establecida una comunicación que grave menos al tesoro, y esa es incontestablemente la del Madera y Mamoré, en cuyos cálculos de renta no se toma en cuenta la que Matto-Grosso, pudiera producir por trasportes.

....

Si atraer un comercio importante para el país, si el aumento de las rentas públicas que él produzca, con resultados de ese presente, si de él depende la independencia y salvación de un estado amigo y el equilibrio de las relaciones exteriores de los estados de la América del Sud, no debe haber vacilación en el ofrecimiento de ese presente, si tal nombre puede merecer.

Además, señores, bien comprendido tienen otros estados americanos, como Chile y la república Argentina, que un ferrocarril á Bolivia no es un presente, y he aquí una carta del señor Carlos Walker Martínez, ex--ministro chileno en Bolivia, que nos dirá cómo se entiende esta cuestión allá:

«Hace 2 ó 3 meses se celebró un *meeting* en Antofagasta para llamar la atención

del presidente de la república sobre este asunto, (comunicación con Bolivia). La prensa le hace eco y da prestigio á esa idea, y el señor mismo en su último viaje acaba de ver con sus propios ojos y convencerse de la necesidad de atender á tan justas reclamaciones. ¿Por qué entonces no acceder á ellas?

«Y si esta aceptación favorable significa para el fisco chileno algunos millones de pesos de renta anual, ¿no es verdad que sería una verdadera locura cerrar los oídos y no atenderla?

«Sobradamente sabe U. que bajo del punto industrial no exagero en usar de la expresión de millones y que bajo del punto de vista político exagero mucho menos, puesto que el ferrocarril en proyecto está llamado á resolver los más grandes problemas de nuestras relaciones internacionales y de nuestra propia conservación.

«Los hombres de estado tienen la obligación de mirar muy lejos y su deber es aprovechar los elementos del presente para asegurar el porvenir.

«Fíjese U. en esta observación, mi señor y amigo, y acuérdese de las condiciones topográficas del ferrocarril de que se trata para apreciarlo en lo que vale.

«A un lado un país pobre todavía, pero lleno de inexploradas riquezas que para explotarse esperan los capitales y elementos de fuera, y al otro lado una nación cu-

yo desarrollo extraordinario tiende á aumentar sus fronteras y aspira á poner su pie en la altiplanicie.

«Del primero de nosotros que llegue será el triunfo.... ....

....

«Convénzase U. de lo siguiente: Bolivia tiene que depender necesariamente de uno de estos tres países: Chile, el Brasil y la república Argentina.

....

«Chile es el tercer factor del problema.

«Si Chile quiere, el Brasil no navegará un río de Bolivia, y la república Argentina no exportará una libra de plata, ni importará ni una sola caja de sardinas á Bolivia.

«De Chile depende que sea él el árbitro de Bolivia ó que lo sean los otros dos países nombrados.

«En una palabra, Chile puede traer á su lado el comercio boliviano, el día que se le antoje y hacer de Bolivia su mercado y materialmente su colonia.

«Cómo?

«Con el ferrocarril de Antofagasta al interior que en vez de 400 leguas, como el de la república Argentina, tiene únicamente que recorrer 160 leguas».

Esta carta, señores, fué dirigida al ministro de hacienda de Chile y publicada últimamente en los diarios de la república Argentina.

El gobierno de Chile, atendiendo á lo que expuso su enviado, concesionó últimamente la línea de Antofagasta hasta la frontera boliviana, actualmente ocupada; y á ser prolongada hasta las minas bolivianas, constituiría, como ya vimos, una amenaza constante para esa nación.

Ese ferrocarril á efectuarse no costará menos de 60 á 80 mil contos, según el terreno que debe recorrer, á juzgar por el precio del ferrocarril peruano Mollendo-Puno.

La república Argentina, que en esa cuestión no quiere quedarse atrás de su hermana, acaba, en vista de esto, de promover en el congreso que está reunido, una urgencia presentada en 7 de septiembre, para la discusión de un proyecto de ley, que tengo presente, autorizando al poder ejecutivo para la celebración de un contrato de construcción de un ferrocarril de trocha angosta, que partiendo de la boca del Bermejo, en el río Paraná, pase por el Orán y termine en La Quiaca, en la frontera boliviana, mediante un pago en bonos nacionales de 6 por ciento, 1 por ciento de amortización acumulada y emisión de 88 por ciento en oro.

El precio kilométrico está fijado en 20.000 pesos y la extensión en el territorio argentino es de 845 kilómetros, importando cerca de 17 millones de pesos en oro ó

40.000:000 $ en nuestra moneda el costo del trecho argentino de esa vía.

He ahí,señores,cómo comprenden estos dos estados la importancia de una vía de comunicación á Bolivia y nosotros vacilamos todavía en gastar 10.000:000:$000.

En ambos caminos calculan su renta probable en 7 ú 8 por ciento sobre este enorme capital y nosotros dudamos de una renta del 6 por ciento sobre parte de esos capitales!

No está ya por este solo hecho probada la superioridad de la comunicación por el Amazonas, sobre las otras?

Contra los chilenos argumentamos con los argentinos.

«Para luchar ventajosamente con Chile, dice la memoria justificativa del ferrocarril argentino en proyecto, es necesario un ferrocarril barato que haga competencia á la línea chilena de Antofagasta.

«Esta, pasando por Huanchaca, tendrá una extensión de 180 leguas.

«La línea del río Bermejo, pasando por Orán y la Quiaca y de ahí á Potosí, tendrá una extensión de 230 leguas, de las cuales 170, están en territorio argentino.

«La línea chilena, bien que sea de un trazo más corto, tiene para su construcción que luchar con las dificultades que ofrecen los Andes y los territorios áridos y desiertos de aquella región.

«Tomando por punto de vista el rico distrito mineral de Potosí, tenemos que el ferrocarril chileno no podrá ofrecer un flete más ventajoso sobre la línea argentina, por su costo mayor, en esas serranías, hasta hoy sólo pisadas por mulas en arriesgados caminos de zig-zag.

«Réstanos, prosigue el mismo memorial, estudiar las vías marítimas del Pacífico y del Atlántico, tomando como objetivos los puertos europeos, para donde se destinan los productos bolivianos y de donde vienen las mercaderías para Bolivia.

«Es sabido que los fletes del Pacífico á Europa son más caros que los de nuestros puertos, porque por allí se hace el trayecto en navíos de vela, que tienen que pasar por el cabo de Hornos ó por vapores que atraviesan el Estrecho, siendo este ùltimo servicio monopolio de la compañía inglesa del Pacìfico.

«Las ventajas en los fletes marítimos están, pues, en favor de la vía argentina.

«En cuanto á los recelos que pueden manifestarse, sobre el cambio que en los fletes ha de producir la apertura del canal de Panamá, con respecto á los puertos chilenos, ha de reducirse únicamente á la abreviación de tiempo; pues en relación á los fletes quedarán éstos en lo mismo, por la suma que tendrá que pagar en ese canal, para

cuya construcción se emplea un capital inmenso».

Este mismo punto ya dilucidé en conferencia pasada.

He ahí la comparación entre la línea chilena y la argentina.

Igualmente fácil nos es demostrar las ventajas de la línea brasilera sobre la argentina, y por tanto, *ipso facto*, sobre la chilena.

Tomando las minas de Potosí como punto de partida, tenemos en la línea argentina 230 leguas de ferrocarril, siendo dificilísima la subida en la sección boliviana, donde repentinamente se tiene de ascender hasta la altura de Potosí, partiendo de las tierras bajas del Bermejo y del Pilcomayo, lo que eleva su costo á 60,000 contos, en tanto que la vía del Amazonas sólo exige del mismo punto (Potosí) al puerto más próximo en el Chimoré afluente del Mamoré y pasando por Oruro y Cochabamba, un ferrocarril de 140 leguas, que juntamente con el Madera importan 190 leguas, 200 kilómetros menos que la otra; y tomando el Ecuador como término de comparación para las vías fluviales y marítimas, tenemos por el lado de la vía argentina cerca de seis mil millas de navegación contra tres mil de la vía amazónica.

La vía amazónica podrá, por tanto, trasportar también los productos de las minas del sud de Bolivia por la mitad de los fletes



en la mitad del tiempo que por la vía argentina.

Queréis saber, señores, cuál es el movimiento de esas minas?

Basta considerar solamente que las de Huanchaca, garantizan un trasporte mensual de 30,000 toneladas de metales de exportación y combustibles de importación!

Las acciones de esas minas están á 224 por ciento sobre la par.

Además de éstas, hay otras en condiciones tan favorables como las de Lípez, cuyas acciones se cotizan á 320 sobre un valor de 100.

Torno, idem 300 contra 50 idem, Colquechaca, idem 1,000 contra 65 idem y muchas otras más.

Treinta mil toneladas mensuales, aun con fletes reducidos á 1/10 de los calculados por mí, trasportará la empresa del ferrocarril del Madera en una mina de oro, y si con ellas la vía argentina puede rendir un 8 por ciento, la de aquí rendirá un 16 por ciento, cumpliendo notar, que en tanto que una vía atraviesa una zona enteramente despoblada, para llegar á las minas, la otra atraviesa Bolivia de Sud á Norte, pasando por sus ciudades principales.

Hállase, pues, hoy Bolivia, delante de los ofrecimientos del Perú, con su comunicación por Titicaca y el ferrocarril de Puno á Arequipa y Mollendo; delante de Chile,

con su ferrocarril de Antofagasta; delante de la república Argentina, con su ferrocarril en el Bermejo, y delante de la actitud vacilante del Brasil, con su salida por el Amazonas.

Tiene que escoger de entre estas salidas para fijar su red de comunicaciones internas, que deberá converger para aquella que le fuere abierta, y entre todas, la del Amazonas es la más corta, la más económica y la más racional.

Se cumplió lo que el excelentísimo señor barón de Cotegipe predijo en 1868, y sin duda S. E. que hoy dirige los destinos del país y especialmente la policía externa abandonará aquella política, que S. E. designaba con el nombre de política del «perro del hortelano».

El gobierno de S. M. consentirá que Bolivia se desenvuelva á la sombra del imperio, en vez de servir de buena presa en un porvenir más ó menos próximo á sus vecinos, presurosos á gastar 60 ú 80 mil contos, para gozar de la entrada de esos algunos millones de pesos que representa el comercio boliviano y que parece que no los quisiéramos.

Urge, pues, la construcción del ferrocarril Madera y Mamoré, y cuando las arruinadas finanzas de Chile y de la república Argentina, pueden hallar 60 ú 80 mil contos para este fin, fácilmente encontrará

Brasil los 100.000:000 $ necesarios para camino, no procediendo al argumento de falta de medios, cuando la deuda interna está á 7 y 9 por ciento sobre la par y pudiendo, por tanto, por medio de una emisión gradual de bonos, obtenerse dinero hasta dentro del país.

A Bolivia, entretanto, le toca no conceder la prolongación de los ferrocarriles proyectados por Chile y la república Argentina, que procuran internarse en su territorio, á fin de no perjudicar á la del Madera.

En vez de hacer concesiones de ferrocarriles de sus fronteras á Huanchaca ó Potosí, debe procurar llevar adelante los caminos de esos puntos á Cochabamba, centro probable de comunicación por el Amazonas y así, las 30 mil toneladas mensuales prometidas á cualquiera de las vías por las minas de Huanchaca, vendrán á recompensar sobradamente los sacrificios del Brasil.

Al mismo tiempo Bolivia, con este plan, pondrá límite á la ambición conquistadora de sus vecinos y podrá con pasos agigantados entrar en la senda del progreso.

He concluído.

Julio Pinkas.

En vía de prólogo (1)

En servicio de los bien entendidos intereses del país nos dirigió el señor Velarde la correspondencia que dimos á conocer en su oportunidad á los lectores de «El Heraldo».

La minuciosa relación hecha por el autor de la correspondencia, la detallada información sobre distancias, conveniencias comerciales, comprueban los potrióticos propósitos del escritor, que explota materia llena de novedad y que alienta á procurar el aumento del intercambio comercial con las exuberantes regiones de Mojos.

Nació «El Heraldo» persiguiendo un fin: procurar la unión de las despobladas regiones que se extienden en los estuarios de los grandes ríos, vive esforzándose por conseguir llegar á su meta, dar salida á los pueblos separados del Océano Pacífico por

---

[1] El doctor Juan F. Velarde, dirigió desde Guayaramerín varias correspondencias al diario "El Heraldo" que dirigíamos y redactábamos [años 1908 á 1909]. Las dimos á la publicidad tanto en las columnas del diario como en un folleto. Es para este que escribimos un prólogo del que entresacamos los apartes que siguen. Comprueban ellos que nuestra propagande en favor de la vía Cochabamba-Chimoré es antigua.

En 1905, cuando se debatía el plan vial Sisson y la "Ley de Transacción" sostuvimos la preferencia de la vía al Chimoré desde las columnas de "El Heraldo".

Desde 1906 á 1909, combatiendo el contrato Montes Speyer, apreciamos en sus más mínimos detalles la ventaja de la línea Cochabamba—Chimoré.

Q. S.

la gran barrera andina, á las aguas del Atlántico mediante los majestuosos ríos que surcan por las sabanas benianas.

Apenas abiertas las puertas de Granada, último baluarte morisco en la península ibérica, encontró el soldado castellano vasto territorio nuevo para ejercitar sus dotes de guerrero; Colón le brindaba un mundo descubierto con el valor del joyel de una Reina que por instinto comprendió que el sueño del genovés podía darle territorio que dé campo á sus súbditos que durante tres siglos no habían tenido otro teatro en qué ejercitar su actividad que el de las batallas. Nación de guerreros encontró territorios que conquistar en un mundo más grande que el conocido. Nación en la que la ùnica profesión remunerada era la de las armas con los expolios obtenidos en los combates, encontró no sólo teatro para comprobar su esforzado valor, sino tesoros escondidos para crear fortuna. Persiguiendo el imperio del gran Paititi, el soñado el Dorado, fijó sus campamentos en los llanos andinos, que le brindaban sus ricos filones de plata; en el centro del nuevo continente, colonizó no buscando suelo que dé frutos periódicos debidos al esfuerzo constante, sino lugares en los que las evoluciones geológicas dejaron los depósitos de preciados metales.

Los conquistadores que mandó España no buscaban suelo que cultivar, sin o fortu-

na que recoger; es por ello que los grandes centros de población se crearon en las bocaminas; generación de hierro no se arredró ante la inclemencia del clima y prefirió soportar el azote helado del cierzo de las altas cumbres, con tal de conquistar una fortuna en poco tiempo. He aquí el origen de las poblaciones del altiplano, he aquí por qué el abandono de las hermosas regiones que se extienden aquende de la cordillera real.

Persiguiendo el mismo fin de obtener fortuna sin grandes y constantes esfuerzos, avanzaban los de la nación portuguesa del otro extremo sobrepasando los linderos concedidos por el soberano universal entre las naciónes cristianas: el Papa,que dividió el nuevo mundo marcando para el dominio de la nación cristianísima una frontera fija. Buscando los criaderos de las piedras preciosas, el nacimiento de los ríos que en su corriente arrastraban pepitas de oro, la nación lusitana avanzaba constantemente, en la región abandonada por España, creando con paciente paso distritos que á la fecha forman la nación más extensa de la América del Sud y la más poblada.

El constante avance del Brasil hacia el occidente no cesa, ni parece cesará, mientras que los pueblos que le cierran el paso al mar Pacífico, no comprueben que son capaces de impedir su lenta conquista mediante la creación de pueblos y distritos.

Los tiempos han cambiado, la noción de la riqueza es distinta á la que se tenía tres siglos atrás, los pueblos han llegado á comprender, que la riqueza más estable, la única duradera es la que se crea con la industria, con la faena diaria, que responde á llenar las exigencias del cuerpo. Los metales que sólo sirven de intermediarios para el comercio, sufren quebranto, merman en valor, en proporción á la disminución del pedido, nace la riqueza agrícola y se deprecia la minera.

Tiempo vendrá en que la población aglomerada en las frías regiones de las alturas, busque abrigo en las bajas tierras, tiempo vendrá en que los depósitos de metales acumulados en las altas cumbres desaparezcan y entonces se impondrá buscar la vida en las tierras fecundas que se extienden al pie de las serranías que se desgastan al influjo de los elementos.

A preparar ese resurgir de la patria en los estuarios de Mojos, responde la propaganda que en su correspondencia hace el señor Velarde; mostrar que muerta la vida nacional en las altas cumbres, puede resurgir ella en los profundos valles, en las extensas sabanas, es el propósito del estadista que señala con mirada profética el oriente.

Tocó á Bolivia en la división territorial tanta extensión de suelo en las altas regiones como en las bajas; la vida está concen-

trada en la primera, la segunda no ha mostrado aún su potencia creadora de riqueza, recién deja conocer cuánto puede dar, cuantos habitantes pueden albergarse en su suelo de 860,000 kilómetros cuadrados, más extenso que los territorios de Francia é Inglaterra reunidos; se calcula como una esperanza para la patria futura, que podrá ser tan grande como las que sirven de parangón.

Ver lejos del presente, procurar que el progreso que se busca sea efectivo en el menor plazo posible, es mostrar talento de estadista.

Responden á este propósito las indicaciones referentes á mejorar la administración en esas abandonadas regiones, persiguen el mismo fin: la incitativa de estrechar vínculos comerciales dando á conocer los artículos que dan mayor provecho, las distancias que es necesario vencer para llegar á esos mercados y los medios de acortarlas.

Responde la insistente propaganda de vincular esas regiones con la parte poblada de la patria, á otro propósito más grande: al de nacionalizar el Beni, antes que los vínculos de hierro que tiende el Brasil desde Río Janeiro, arrastre á ese centro la gran zona que complemente sus exuberantes llanos.

Avanza la nación lusitana sobre nuestra frontera por Matogroso, avanza por el

Madera, después que abusando de la situación política de desgobierno en los años 67 y 903, nos quitó más de 300,000 kilómetros cuadrados de territorio pagando en parte con halagos á un rudo soldado y otra con suma de dinero que sabía le sería remunerado en poco tiempo con la renta del mismo suelo. Avanza no ya para conseguir adquirir mediante pactos, sino para dominar mediante sus poderosas líneas férreas que traerán las brisas del Atlántico á poblaciones separadas por largas distancias del Pacífico y que no tienen vinculaciones sólidas con los pueblos de las altas cumbres andinas.

El abandono de años atrás sembró la cizaña que dió por fruto el tratado de 1903. El abandono de hoy puede traernos frutos aun más amargos; los medios de impedir que la simiente de falta de amor á la patria fructifique en esa región que será el asiento de grandes pueblos, está en vincularlos mediante vías fáciles de comunicación.

La naturaleza ha señalado la ruta que debe seguirse; en la parte central de la gran cordillera, ha dejado un espacio bastante para que por él baje la locomotora que sirva de vínculo firme al correr sobre la eterna paralela de sus rieles.

Desde la alta planicie de Oruro á los 3,904 m. sigue esta ruta natural por insensible gradiente marcada por los ríos que na-

cen en el contrafuerte andino hasta llegar á los ríos navegables, origen del Mamoré en altura de 150 metros y en distancia no mayor de 400 kilómetros. Marcada por la Providencia la ruta obligada para salir en alcance del vecino lusitano que desde los puertos del mar Atlántico viene en busca de salida al Pacífico, ¿por qué renunciar á ese encuentro en el suelo codiciado? ¿por qué esperar que siga avanzando hasta dominar los orígenes de los ríos tributarios del Amazonas y Plata?

Mientras vivimos engolfados en cuestiones de poca valía; mientras disputamos sobre primacías; mientras buscamos la manera de absorber al distrito vecino el común enemigo, el que una vez que consiga dominarnos dejándonos en el suelo yermo de la cordillera, nos arrartrará tras su carro de vencedor, avanzando siempre.

Unir con vínculo sólido el suelo del oriente es el fin que hoy debe perseguirse; este debe ser el tópico de los hombres que piensan, de los que ven por el mañana de esta patria amenazada de ser la Polonia de América.

A salvar el suelo conquistado por nuestros mayores, debe ser nuestra divisa; á estrechar los vínculos de unión nacional, debe ser la propaganda de los verdaderos bolivianos.

Estudiando las necesidades de nuestros

hermanos de Santa Cruz, el Beni y la Delegación, conseguiremos este fin.

Vamos á ello sin odios regionales, al amparo del pabellón patrio.

Cochabamba, abril de 1,908.

Fernando Quiroga S.

Ferrocarril Cochabamba-Chimoré

Cuando se reflexiona en la índole económica, ó mejor dicho, en la modalidad adquisitiva de nuestras colectividades, se observa en primer término una casi total negación de la iniciativa individual unida á la ausencia completa del espíritu de asociación.

La aplicación del esfuerzo individual á la misma labor ya hecha y conocida, la ley de la herencia forzada que anula todo estímulo al trabajo y las tendencias pasivas de la raza, explican el retraimiento y la inmovilización del capital entre nosotros. En las regiones agrícolas no se concibe el *capital* sino en forma de *finca* con pongos y *obligaciones*, ó de casa en la ciudad, con arrenderos y *alquileres*.

Cuanto dan de renta unas y otras propiedades, año tras año, cosecha tras cosecha,

se acumula con tesón avaro para acrecentar el fundo ó comprar la casa vecina, sin que ni uno ni otra reciban el beneficio de una mejora que pase de gasto de conservación.

De ahí el aspecto casi de abandono de nuestros campos; de ahí el empirismo arcaico de los cultivos; de ahí que en ninguna parte se hubiera hecho una sola obra de canalización ó de irrigación; de ahí, en consecuencia, las perennes contingencias de nuestra agricultura que hoy ofrece la abundancia que no pueden contener los graneros y mañana amenaza con los estragos siniestros del hambre.

En cuanto á la falta de espíritu de asociación, nos bastará citar dos hechos concretos que no necesitan comentarios.

En los huecos naturales que al bifurcar sus estribaciones ha formado la cordillera del Tunari, existen numerosas lagunas que importan reservas providenciales del precioso elemento para colmar con creces las necesidades de todo el valle de Cochabamba. Asombra cómo hasta hoy el esfuerzo combinado de agricultores y terratenientes no hubiera emprendido la obra no muy costosa, de abrir cauce normal á esas aguas, desde la sierra hasta el llano.

La capital de la república separada por caminos casi impracticables de las demás capitales de departamento, separada está también y con más razón, de su rica provin-

cia de Azero por ríos y montañas que una vez separados pondrían en manos del capital y del trabajo, todas las exuberancias de aquel suelo, añadidas al aprovechamiento del ganado vacuno que vaga cerril y de las fuentes de petróleo que manan inagotables.

Todas aquellas riquezas, están hoy muertas como lo está el ahorro chuquisaqueño depositado en los bancos del sud. ¿No es de admirar que esos millones reducidos á no producir, en tal forma, sino menguados intereses, no se hubieran aplicado á la explotación de tales tesoros practicando una vía de comunicación establecida entre esa frontera y la capital de la república?

Se comprende pues, que nuestro medio adverso á la iniciativa individual y al esfuerzo colectivo, no se presta á las trasformaciones creadoras de capital; nuestro organismo económico no ha entrado más en esa evolución que dando valor y cohesiones á todas las fuerzas sociales, elabora el porvenir y la prosperidad de los pueblos. Nuestro primer impulso en tal sentido, tenemos que esperarlo obligadamente de alguien que al mismo tiempo sea capaz de concebir, de persistir y de ejecutar.

La circusntancia de haber anunciado á nuestros lectores que les daríamos cuenta ó información minuciosa de tres iniciativas de importancia local y nacional, nos ha inducido adelantar previamente unas disqui-

siciones acaso desconsoladoras y mortificantes para el amor propio nacional; esperamos, con todo, que ellas pasarán en honor á la verdad y como precedente comprobado del justo y merecido aplauso que tributamos al autor de esas iniciativas: nos referimos al señor Simón I. Patiño, industrial, ya multimillonario; que poniendo sus capitales, sus esfuerzos y sus prestigios al servicio de altísimos intereses nacionales, se propone llevar á término tres empresas que demandan aliento, energía y grandes recursos.

Con referencia al ferrocarril Cochabamba-Chimoré, juzgamos que es de las tres propuestas, la más importante, no tanto por su significación industrial ó comercial, sino principalmente por sus transcendencias internacionales.

Hemos de necesitar de la paciencia de nuestros lectores para considerar en artículos especiales, el ferrocarril proyectado como especulación práctica y productiva, y como solución eficaz é inmediata del problema que entraña la conservación y la defensa de nuestras apartadas fronteras.

(De «La Prensa»—de Oruro).

Feliz pueblo con hijos como ese

El legendario pueblo de Cochabamba, tan listo para ofrendar su sangre por la justicia y el derecho en nuestras disenciones intestinas, así como lo fué por la patria una é independiente, goza también de íntimas y legítimas fruiciones contando entre sus esforzados hijos con hombres de empuje industrial que arremeten con denuedo la obra del esfuerzo propio que empuje el carro del progreso hacia el ideal que acariciamos pueblos jóvenes y vigorosos del siglo.

Uno de estos, es indudablemente el acaudalado industrial minero don Simón I. Patiño, que anhelando ver su país natal, Cochabamba, en activa comunicación con el mundo, presentando los ubérrimos frutos de su suelo á todo el mercado del país y extranjero, ha propuesto al gobierno construir el ferrocarril de Cochabamba al Chimoré, con su capital, renunciando á la garantía de intereses que el Estado debe comprometer, en cambio de la cesión gratuita por parte de éste, de 200 leguas cuadradas sobre tierras baldías; debiendo entregarse al servicio público el ferrocarril á los 30 meses de comenzados los trabajos, que se iniciarían á los 6 meses de entregado el de Oruro á Cochabamba al tráfico general.

Sería demás demostrar las excelencias de esta obra en proyecto, muy equitativa; puesto que, además de satisfacer las necesidades industriales y comerciales de los departamentos de Cochabamba, Santa Cruz, Beni y aun Chuquisica *concurriría al afianzamiento del dominio eminente de la soberanía nacional en las regiones fronterizas con el Brasil,* ahora que se construye el ferrocarril Madera--Mamoré, al que habrá que buscarlo en conexión con un puerto en el Chimoré.

Cuando la fortuna acaricia con su prodigalidad á los que hacen ventajosas combinaciones para sí y por su patria, los pueblos deben felicitarse de tener ciudadanos de labor esforzada que remueven los obstáculos, que la indolencia aglomera sin escrúpulo de conciencia, amortiguando las energías del espíritu industrial.

Cochabamba es feliz porque tienen hijos de esfuerzo que la aman con el trabajo é impulsan el progreso con inteligentes iniciativas.

[«La Industria»—Sucre.

Ferrocarriles

Un diario del norte, en una de sus últimas ediciones, deplora la tardanza de la casa Speyer concesionaria del ferrocarril de

La Paz á Puerto Pando, en la construcción de esa vía, y cree que el ferrocarril de Cochabamba al Chimoré—que sin duda se hará más pronto—vendrá anular la primera de las líneas indicadas.

Grave eerror.

Ambos ferrocarriles abarcan zonas no sólo completamente distintas, sino enteramente lejanas, separadas una de otra por enormes distancias desconocidas y que necesitan de poderoso impulso de las ferrocarriles y del brazo industrioso del hombre para incorporarse como un elemento de vida y de riqueza en el organismo nacional.

El ferrocarril de Puerto Pando, no debe tener pretensiones de monopolizar el comercio del Beni ni del Territorio de Colonias; porque sencillamente, no le será posible, dada la dificultad de la navegación del río Mapiri que nunca podrá hacerse en grande escala. Su acción, se limitará por tanto, principalmente á incrementar la región de los yungas, región suficientemente rica para sostener con pingües utilidades una vía férrea.

Pero, suponiendo, como puede suceder con el tiempo, que se prolongue esa línea hasta un punto navegable á vapor, entonces ese ferrocarril sería insuficiente para atender el movimiento comercial que llegaría á tomar colosal incremento. En este caso el beneficio se reducirá exclusivamente á la

explotación del río Beni y afluentes cuando más hasta Riberalta, porque el ferrocarril Madera—Mamoré que arrancará de este punto, será sin duda el más conveniente para la exportación á Europa de los productos del Beni.

Si el ferrocarril á Puerto Pando, no tuviera vida propia con sólo atravesar los Yungas, sería el Madera-Mamoré el único ferrocarril capaz de excluírlo; pero nunca el Cochabamba—Chimoré, cuyo radio de acción está también limitado sobre el río Mamorè, y sus afluentes, y cuya subsistencia, está asegurada con la producción de las provincias de Mojos y Chapare; provincias que, como los Yungas, son también de gran riqueza para necesitar de un ferrocarril y para costearlo.

La única vía llamada á ser de exportación é importación, es la Madera—Mamoré, que hasta cierto punto excluye á las que van del interior, por la sencilla razón de que más fácil es á las embarcaciones descender los ríos para salir al Atlántico, que arribarlos, para cruzar gran parte del territorio de la república y salir á un punto del Pacífico.

[«El Industrial»—Oruro]

FERROCARRIL AL CHIMORE

SIMON I. PATIÑO

PROPUESTA VENTAJOSA

El pueblo beniano está de plácemes.

Se acerca á grandes pasos el día de su eficaz resurgimiento.

Un industrial cochabambino á quien la fortuna le ha sido merecidamente propia, es el heraldo de los futuros adelantos benianos.

Simón I. Patiño, de justa nombradía por su espíritu de empresa, su carácter inquebrantable para el trabajo, sus altas concepciones en el vasto campo económico, y sus abundantes sentimientos progresistas, es el industrial á quien el Beni debe saludar como á la aurora anunciatriz de las halagadoras promesas de bonanza en no lejano porvenir.

La propuesta que tenemos el agrado de trascribir á continuación, entraña el bien concebido plan del experto proponente, plan en el que entra no sólo el interés nacional, comprendido en toda su trascendencia y magnitud.

No pide garantías sobre el capital á in-

vertir y ofrece mandar efectuar la construcción ferroviaria en proyecto, dentro del más breve plazo.

No exige leguas y leguas cuadradas de terreno y sólo le parece equitativo dos centenas de leguas de tierras incultas, que ha de aportarlas al concurso de la producción económica del país.

Los estudios por efectuar han de llevarse á cabo á su propia costa y las regalías ó privilegios que encarece se le acuerde, son menos que los comunes ordinariamente franqueados á empresas de este género.

El estado podrá adquirir definitivamente la propiedad de la línea, aun antes de la expiración del plazo fijado en condiciones ventajosas.

Haciendo un estudio de ligero de las propuestas presentadas hasta hoy para la construcción de ferrocarriles en la república, la que nos ocupa, es la más equitativa, que no compromete los intereses fiscales ni desmedra la soberanía nacional.

Hay algo de encomiable bolivianismo en el fondo de la propuesta, bolivianismo digno de ser imitado por otros industriales que deben su fortuna á las ubérrimas riquezas del suelo patrio.

El ferrocarril al Chimoré traerá, como consecuencia obligada para los departamentos de que se compone la república, la verdadera unidad nacional, aquella que se fun-

da en las vinculaciones económicas de los pueblos solidarios por origen, por la raza y porvenir.

Parece que ha llegado á comprenderse que el futuro de Bolivia se halla en la salida hacia el Atlántico por el Amazonas. Los caudalosos ríos que bañan y fecundan las vegas benianas, han trazado las corrientes naturales del comercio. Desviarlas, sería desviar la naturaleza misma, que es desviable.

Alejarse del Pacífico, donde la suerte ha sido tan ingrata para el pueblo boliviano, es acto de alta previsión. Previsión que trae consigo la ineludible incorporación del pueblo beniano y del oriente mismo,á la vida del todo nacional, vida aislada y egoista hasta el presente, en aras de absurdo provincialismo.

Cochabamba, Santa Cruz y el Beni, deben formar causa común en la situación actual ya que han vivido reñidos y distanciados. El ferrocarril al Chimoré ha de darles la savia y el aire que necesita su organismo anémico. Ha de colocarlos á la vanguardia de los progresos bolivianos. Ha de unirlos con los fuertes lazos de la comunidad de aspiraciones y conveniencias. Déjese el provincialismo innoble para otras situaciones pasajeras.

Los representantes de los tres pueblos hermanos, únanse y vayan de la mano en

pos de la más preciada de las conquistas: la conquista ferroviaria.

Y el pueblo beniano, levántese del lecho de indiferencia en que descansa indolente y apoye, mediante uno y otro vecindario, por órgano de una y otra municipalidad. la beneficiosa propuesta á que nos venimos refiriendo.

Invoque el mandato imperativo y dígales á sus senadores y diputados, que es llegada la hora de que hagan algo por el pueblo.

Suscriba, unido, una petición ante el gobierno y el congreso y haga constar que tiene personería cuando se trata de sus más vitales intereses, ya que la ha renunciado en aras de la política doctrinaria.

«La Democracia» que cree traducir esas palpitaciones del alma beniana, apoya la propuesta, y envía al progresista industrial señor Patiño, su palabra de felicitación y reconocimiento.

(De «La Democracia»—Trinidad).

LA NAVEGACION DEL MAMORE

Una de las más urgentes é inaplazables necesidades que los poderes del Estado es

la obligación de atender, de inmediato, es el establecimiento de la navegación nacional sobre el Mamoré.

La situación de este río en nuestra topografía es excepcionalmente ventajosa para la defensa nacional. Ubicado en el centro mismo de nuestro extensísimos y ubérrimos territorios del Oriente y del Noroeste, lleva sobre todos los demás ríos navegables de Bolivia, la inapreciable condición de que en poco tiempo más se puede llegar á La Paz, asiento del gobierno, á sus márgenes, en el espacio de *treinta horas*!

Doscientos cuarenta kilómetros á Oruro, doscientos de allá de Cochabamba y ciento sesenta al Chimoré calculando todas las curvas y desvíos que tenga que hacer el ferrocarril, no suman sino seiscientos kilómetros que á razón de sólo 40 por hora que cuasi es un paso de tortuga, son 15 horas, dando otras 15 de navegación del Chimoré, que es mucho dar, son treinta horas escasas las que, concluido que sea el ferrocarril á Cochabamba, y construida la línea al Chimoré, se necesitarán para llegar de La Paz al Mamoré.

Esta hermosa vía fluvial de franca navegación hasta su reunión con todos sus afluentes, (el Isiboro, el Ichilo, el Piray que va de Santa Cruz, el Yacuma etc. y aun hasta su confluencia con el Madera), ocupa una singular posición al centro de los grandes

ríos Beni é Iténez ó sea entre las fronteras de la República con el Perú y con el Brasil!

El Iténez se encuentra precisamente en la frontera brasileña y en sus márgenes se propaga hoy poderosamente el precioso árbol de la goma. Una dolorosa experiencia nos ha enseñado que los gomeros de la patria de Río Branco, todo lo posponen ante las espectativas de esa su lucrativa industria y los sucesos del Acre, nos han dejado las más amargas y solemnes lecciones.

La construcción del ferrocarril brasileño Madera-Mamoré considerada justamente como un nuevo peligro de absorción territorial para Bolivia, llegará después de un año de la fecha, á Guayaramerín, sobre el Mamoré y las espectativas brasileñas no pueden ir sino sobre el Iténez que corre á lo largo de sus mismas fronteras.

Si para entonces, no nos apresuramos á tener una vía fácil y cómoda que pueda trasportar nuestros elementos de defensa á las márgenes del Mamoré y de allá á las del Iténez, es indudable que nos esperan nuevos días de desolación y duelo nacional.

Anhelamos que el patriotismo bien entendido y sinceramente practicado, guíe el criterio de nuestros gobernantes y legisladores, á fin de dar á este problema de gravísimas trascendencias una solución pronta y enérgica.

Perdimos el litoral por los largos años

de inanición é indolencia en que para nuestras costas sobre el Pacífico nos mantuvimos desde 1825 hasta 1880: perdimos el Acre por la distancia, los bosques, el clima hicieron estéril el heroismo de nuestros soldados.

No perdamos tambéin el Iténez, mientras discutimos puerilmente las bromas ó malas condiciones de una propuesta hacedera y práctica que lleve el camino de hierro hasta un puerto del Chimorè.

Obremos. La acción es la que salva á las naciones de la decadencia y de la ruína.

Las más graves responsabilidades pesan sobre la generación que hoy rige los destinos del país, si no previene tiempos los peligros del próximo futuro.

(De «El Diario»)

FERROCARRIL A PUERTO PANDO

El siguiente artículo es trascrito de «La Epoca» de La Paz, número 74.

No necesita comentarios el editorial, basta que llamenos la atención del lector, sobre la propaganda en favor del ferrocarril á Puerto Pando, considerado en peligro de fracaso por la propuesta Patiño. Ni un diaria de La Paz, es contrario al pensamiento,

manifestado en «La Epoca», ni uno solo de los habitantes de ese distrito, se atrevería á poner reparos á la propaganda.

Contando la prensa de La Paz con el apoyo de la ramificada, esperó que las obstrucciones surjan fuera, y tanto mayor será su aplauso, cuanto que ellas partan de Cochabamba.

Recordando á propósito que la iniciativa de trasladar la capital de la República en 1889, se sugestionó á dos representantes de otros distritos, que surgida ella declararon los diputados de La Paz, que amparaban el proyecto, sólo porque nació de representantes extraños, á los que no podían desamparar.

Parangone el caso presente el lector.

No es necesario gastar muchos argumentos, para demostrar la importancia que este ferrocarril tiene *para el departamento* de La Paz.

Penetrados de ella, *todos* los órganos de la prensa de esta ciudad, han expresado en todos los tonos y en toda forma, la necesidad de emprender el trabajo y construcción de él, sin esperar que trascurra más tiempo.

Preguntamos ahora ¿cuándo empiezan ellos? ¿Hay probabilidades para su pronta realización?

Al paso que anda este asunto que es de *vida* para el desarrollo de los ferrocarriles construídos y por construírse, que *tienen que converger en esta ciudad* que es su centro natural, creemos que se aleje más y más el día en que comience á tenderse la línea que penetre á Yungas.

Mientras tanto, un intrépido y afortunado empresario tramita y gestiona la concesión para construir una línea ferrocarrilera de Cochabamba al Chimoré.

Dados los elementos con que cuenta el proponente, no es de dudar que ese ferrocarril será una realidad en poco tiempo y será el *primero* en penetrar por las ricas regiones de la goma, estableciendo una rápida comunicación del Territorio de Colonias y el importante Departamento del Beni con el *resto* de la República.

«Estamos pues al frente de una situa-
« ción que hace entrever el probable fraca-
« só de la idea de construir el de esta ciudad
« á Puerto Pando».

Y bien: ¿los paceños quedaremos sumidos en nuestro acostumbrado estoicismo, sin *alzar el grito* para pedir que esa obra sea efectiva, antes que otras empresas, que son una *verdadera* potencia económica, se anticipen á ella?

«Nos dirigimos á todos los diarios y pe-
« riódicos del Departamento, á nuestros re-
« presentantes nacionales y á la opinión pú-

17

« blica en general, para que, aunando nues-
« tros esfuerzos, exijamos el cumplimiento
« de esa obra, que es la suprema aspiración
« del país».

Nuestro deseo no se opone en manera alguna á la construcción del ferrocarril de Cochabamba al Chimoré, cuya *iniciativa la aplaudimos.*

Lo único que perseguimos es que éste no haga fracasar el de Puerto Pando.

De Arica á Europa en 20 días

EL FERROCARRIL BOLIVIANO AL CHIMORE

(De *La Unión* de Valparaíso).

En nuestros cablegramas de Bolivia se ha dado cuenta de las gestiones que se hacen para construir una gran línea férrea que partiendo desde Cochabamba llegue á la región del Chimoré, acercando notablemente Bolivia á Europa.

Esta obra, una vez terminado el ferrocarril de Arica á La Paz, tendrá enorme importancia para nosotros, pues acercaría esta región á Europa, considerablemente. Según datos que hemos podido obtener, las distan

cias por correo, aparte del trayecto de Arica á La Paz, son como sigue:

«De La Paz á Oruro 200 kilómetros que con una velocidad media de 40 kilómetros por hora, importan más ó menos 5 horas y un cuarto.

«De Oruro á Cochabamba 200 kilómetros que con una velocidad media de 40 kilómetros por hora importan más ó menos 5 horas y un cuarto.

«De Cochabamba á Chimoré, 240 kilómetros, salvables en 6 horas.

«En lauchas del Chimoré á Guayaramerín, sin camino de noche, 6 días.

«El ferrocarril de Guayaramerín á Puerto Viejo 290 kilómetros que con una velocidad media de 40 kilómetros por hora, más ó menos 7 horas y cuarto.

«En vapores de Puerto Viejo á Génova, más ó menos 12 días.

«En total, incluso el trayecto de Arica á La Paz, hay 19 días y pocas horas de viaje; en todo casi veinte días». (1)

El proponente renuncia á la garantía de intereses, en cambio de la cesión gratuita de parte del estado, de doscientas leguas cuadradas de tierras baldías, que se ubicarán en la forma siguiente: Cien leguas cuadradas, tomando dos leguas á cada lado de la línea del ferrocarril en la extensión de 25

(1) Datos tomados de "El Ferrocarril" de Cochabamba

leguas á partir del puerto que se establezca sobre el río Chimoré: y otras cien leguas cuadradas, en el lugar ó lugares que designe el empresario, de las tierras baldías de los territorios comprendidos entre los ríos Chapare, Chimoré, Mamoré, Isiboro y sus afluentes.

Las tarifas para el pago de pasaje y transporte de carga, se someterán anualmente á la aprobación del supremo gobierno, fijándose desde luego para la equivalencia monetaria, el tipo oficial de 19. 2 d. por peso boliviano.

Previo asentimiento del gobierno de Bolivia, el proponente podrá transferir los derechos que adquiera por la presente concesión á otras personas ó empresa, y en ningún caso á gobierno extranjero.

Numerosas otras estipulaciones estatuídas en la propuesta que para construir esta vía férrea ha presentado el señor Simón I. Patiño al gobierno de Bolivia, hacen que ella tenga suficientes garantías de seriedad.

Realizada esta obra, nuestra vía férrea á La Paz, Tacna y Arica se beneficiarían con el tránsito continental que se iniciará, aprovechando la rapidez casi insuperable de los viajes á Europa.

El ferrocarril de que nos ocupamos, tiene, pues, grande importancia para Chile.

UNA GRAN INICIATIVA

En un diario extranjero encontramos la iniciativa que copiamos al pie de estas líneas.

Hace tiempo que apreciando unas frases de don Tadeo Haenke, repetimos: «al Atlántico, dejemos el Pacífico que alarga distancias al viejo mundo, surquemos los ríos que se descuelgan de nuestra cordillera, siguiendo su curso ingresemos en el Atlántico por el Amazonas, frente por frente á Dakar en el Africa, puerto del que el Pará sólo está separado por una distancia de 2000 kilómetros, salvable en sesenta horas».

El proyecto que copiamos complementa nuestro anhelo, pues que con su realización es posible que Cochabamba, centro de Bolivia, quede á quince días de Europa.

El ferrocarril al Chimoré, que es la meta de nuestra propaganda, responde al pensamiento de los iniciadores de unir Europa—Africa con la América del Sud.

Las siguientes líneas, calculadas para Buenos Aires, comprueban lo que afirmamos:

«Se estudia seriamente la manera de establecer una comunicación rápida entre

Europa y Sudamérica, terrestre en su mayoría, y á lo sumo con sólo una travesía de *sesenta* horas de navegación. Examinando estos estudios, se ve que sería posible que en el viaje de Madrid á Buenos Aires se invirtiesen ocho días solamente.

«La gran vía de comunicación *europea---africano—sudamericana* que se propone es ésta:

«Un ferrocarril ha de partir del punto más próximo á Tarifa, en la costa del Norte de Africa, es decir, de algunos kilómetros al norte de Tánger; siguiendo por la costa hasta Alcazarquivir y Arcila, internándose hacia Fez y Marrakest, cortando la cadena del Gran Atlas al Sur de Marrakest, y continuando después por Costa de Oro hasta San Luis, y Dakar, punto TÉRMINUS con el Continente africano, que está situado á 2,500 kilómetros del continente americano en Puerto Natal.

«La distancia geográfica desde Puerto Natal á Buenos Aires es de 4,500 kilómetros ó 4,800, según se tome el itinerario por los ríos Paraná y San Francisco, ó bordeando los puertos de la costa del Brasil, á partir de Río Janeiro (Campos, Victoria, Puerto Seguro, Bahía, Pernambuco, Paraiba y Natal).

«Con este ferrocarril, la América del Sur quedaría casi á igual distancia que Norteamérica de los centros de actividad e-

conómica é industrial de Europa: Londres, París, Berlín, Madrid, y entonces la distancia entre Madrid y Buenos Aires se recorrería en ocho días, pudiéndose tener entre ambas capitales comunicación constante».

Nuestros lectores deben complementar el cálculo, teniendo en cuenta los siguientes datos: De Cochabamba al Chimoré en F. C. á razón de 40 kilómetros por hora, 6 horas; navegación á Guayaramerín, según Cronembold, 60 horas; ferrocarril á San Antonio, 7 horas.—Navegación hasta el Pará, 100 horas—á Dakar, 60 horas—total al Africa 253 horas=10 días. Para los distritos del N. y S. de la república, se impone aumentar 12 á 15 horas más.

El recorrido de Dakar á Tánger, cuántas horas requerirá?

Sólo preparándonos con anterioridad podemos responder al llamamiento que del viejo mundo se nos hace; á completar la iniciativa europea corresponde la del ferrocarril Cochabamba--Chimoré.

(De «El Ferrocarril»).

Nuestra propaganda

Las múltiples publicaciones que hemos hecho, referentes á la propuesta del señor Simón I. Patiño, que ofrece construir un ferrocarril al Chimoré, que colocará á los centros nacionales sobre las corrientes de los ríos Mamoré, Madera y Amazonas, acortando distancias, va teniendo repercusión en los grandes centros de América.

Hace poco que dimos á conocer un artículo por el que se hacía ver en Chile que el nuevo ferrocarril aproxima Arica á veinte días de Europa y al gran puerto de Valparaíso á veintitrés, disminuyendo tiempo de comunicación en una mitad.

Otra información fué también dada á nuestros lectores, referente al ferrocarril africano de Tánger á Dackar, que coloca al Pará á 60 horas del Africa y á las ciudades de Bolivia á 12 días,

Hoy trascribimos la anotación que trae «El Siglo» de Montevideo (Uruguay), referente á la propaganda nuestra, en las siguientes líneas:

"EL TIEMPO ES ORO

«En Bolivia se realizan gestiones para construir una línea férrea que partiendo *de*

Cochabamba llegue á la región del Chimoré, *acercando notablemente* Bolivia á Europa.

«Esta obra, una vez terminado el ferrocarril de Arica á La Paz, tendrá *enorme importancia* para Chile, pues acercaría aquella región á Europa considerablemente. Las distancias por correo, aparte del trayecto de Arica á La Paz, son como sigue:

«De La Paz á Oruro 200 kilómetros, que con una velocidad media de 40 kilómetros por hora, importan próximamente 5 horas y un minuto.

«De Oruro á Cochabamba 200 kilómetros, que con velocidad de 40 kilómetros por hora, importan 5 y un cuarto horas.

«De Cochabamba al Chimoré, 240 kilómetros, salvables en 6 horas.

«En las lanchas del Chimoré á Guayaramerín, sin camino de noche, 6 días.

«El ferrocarril de Guayaramerín á Puerto Viejo 290 kilómetros, con velocidad media de 40 kilómetros, 7 horas y cuarto.

«En vapores de Puerto Viejo á Génova, más ó menos 12 días.

«En total, incluso el trayecto de Arica á La Paz, hay 10 días y pocas horas de viaje, en todo caso veinte días.

«El proponente renuncia á la garantía de intereses, en cambio de la cesión gratuita, por parte del Estado, de *doscientas* leguas cuadradas de tierras baldías». [26 de agosto].

La prensa extranjera, ajena á nuestras

competencias regionales y á las divisiones de partido, aprecia la gran obra civilizadora y las conveniencias para Bolivia; extrañará, de seguro, la indiferencia con que la de Bolivia ve esta propuesta, las reservas de los diarios que han recibido la gran noticia como si ella se refiriera á otro hemisferio y los pocos que las han apreciado, han cicateado las granjerías pedidas, como en mercado de vituallas.

Los juicios que vienen de fuera, alientan la labor de propaganda que sostenemos.

Confiamos en que no amainará el empeño del empresario, que ve el aplauso imparcial que de lejos le llega.

(De «El Ferrocarril»).





